



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-13042021-226568  
CG-MH-E-13042021-226568

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 157]

नई दिल्ली, सोमवार, अप्रैल 12, 2021/चैत्र 22, 1943

No. 157]

NEW DELHI, MONDAY, APRIL 12, 2021/CHAITRA 22, 1943

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 19 मार्च, 2021

सं. टीएएमपी/39/2012-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए और 2012 की रिट याचिका संख्या 11020 में माननीय मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा 13 फरवरी 2020 को दिये गए निर्णय के अनुपालन में, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा ट्रांस एशियन शिपिंग सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड (टीएएसएसपीएली) द्वारा दायर अभ्यावेदन का, इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/39/2012-सीएचपीटी

ट्रांस एशियन शिपिंग सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड

-----

आवेदक

गणपूर्ति

(i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री सुनील कुमार सिंह, सदस्य (आर्थिक)

**आदेश**

(मार्च 2021 के इस 16वें दिन को पारित)

ट्रांस एशियन शिपिंग सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड (टीएसएसपीएल) ने 16 जून 2011 के अपने पत्र के द्वारा इस प्राधिकरण को उनके एक कंटेनर के अधिहरण पर चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीसीटीपीएल) द्वारा भंडारण प्रभार की मांग के बारे में अभ्यावेदन दिया था। टीएसएसपीएल के 16 जून 2011 के पत्र में उठाये गये मुद्दे इस प्रकार है:-

- (i) टीएसएसपीएल ने अपने कंटेनर संख्या आरडब्ल्यूएयू2408198 को एसीएस शिपिंग (प्रा.) लि., चेन्नई के निर्यात शिपमेंट की पक्की बुकिंग के प्रति 16 फरवरी, 2007 को रिलीज़ किया। विषयक कंटेनर के साथ ट्राले को डीआरआई द्वारा चंदन लकड़ी की तस्करी के शक में पत्तन जाते समय मार्ग में ही रोक लिया। बाद में कार्गो सहित कंटेनर को डीआरआई द्वारा जब्त कर लिया गया और आगे की जांच पड़ताल के लिए पत्तन परिसर में रख दिया। इसी बीच, सीमाशुल्क आयुक्त ने पाया कि कंटेनर अपराध का हिस्सा नहीं है और रिलीज़ आदेश जारी कर दिया। इस आदेश की प्राप्ति के बाद भी कंटेनर को नहीं छोड़ा गया और अंततः सीमाशुल्क आयुक्त ने टीएसएसपीएल को सभी कार्यवाहियों से बरी करते हुए कंटेनर को अविलंब छोड़े जाने के आदेश दिये।
- (ii) सीसीटीपीएल उसे छोड़ने के लिए प्राधिकरण के दरमानों के अनुसार कथित कंटेनर पर भंडारण प्रभारों की मांग कर रहा है। यह निवेदन किया जाता है कि प्राधिकरण के दरमान तभी लागू होते हैं जब वह बेकार पड़ा हो और उसे सीमाशुल्क द्वारा जब्त अथवा कार्यवाही के अंतर्गत न हो। इसलिए, डीआरआई जांच पड़ताल के प्रयोजन से पत्तन में पड़ा है, गैरकानूनी है। डीआरआई जांच पड़ताल के अंतर्गत कथित अपराध में हम कतई शामिल नहीं हैं।
- (iii). केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सीमाशुल्क बोर्ड, (भारत सरकार, वित्त मंत्रालय, राजस्व विभाग) के संख्या 450/61/93 के अंतर्गत जारी 25 जुलाई 1995 के परिपत्र संख्या 84/95 के अनुसार, यह स्पष्ट किया है कि जांच-पड़ताल के बहाने लंबी अवधि के लिए किसी प्राधिकरण द्वारा रोका जाना अनुचित है और कंटेनर एजेंट के लिए दुर्वहनीय है।
- (iv) यद्यपि, टीएसएसपीएल ने सीसीटीपीएल के समक्ष सीमाशुल्क आयुक्त का आदेश रखा तो उनका प्रत्युत्तर नकारात्मक था और कंटेनर को छोड़ा जाना अप्रकट भंडारण प्रभारों की अदायगी के अधीन था।
- (v) पत्तन में कंटेनर डीआरआई जांच-पड़ताल के लिए रखा गया था न कि टीएसएसपीएल के नियंत्रण के अंतर्गत किन्हीं कारणों से/देश के कानून के अनुसार, टीएसएसपीएल किसी भी सांविधिक जांच पड़ताल को बाध्य है। टीएसएसपीएल को आदेश के अनुपालन में जांच-पड़ताल के प्रयोजन से कंटेनर को यार्ड में रखा जाने को बाध्य होना पड़ा।
- (vi) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 2(ण)(i) के अनुसार, माल के संबंध में मालवाहक/लाइन की परिभाषा के भीतर नहीं आयेंगे। धारा 2(ण) स्वामी को (i) माल के संबंध में, कन्साइनर, कन्साइनी अथवा ऐसे माल की बिक्री अभिरक्षण, लदान अथवा उतरायी के लिए परिभाषित करती है। इसलिए, टीएसएसपीएल, एक मालवाहक के रूप में, जब्ती की कार्यवाही के अधीन कार्गो के भंडारण प्रभारों के लिए उत्तरदायी नहीं है।
- (vii) इसलिए यह प्रार्थना की जाती है कि:
  - (क) सीसीटीपीएल द्वारा की गई मांग को अवैध घोषित किया जाए।
  - (ख) सीसीटीपीएल को आरडब्ल्यूएयू2408198 नंबर वाले कंटेनर को तत्काल छोड़ने के आदेश दिये जाएं।
- (viii) प्रार्थना के आधार निम्नलिखित हैं:
  - (क) सीसीटीपीएल द्वारा भंडारण प्रभार की मांग अवैध, अनियमित और कार्यक्षेत्र से बाहर की है।
  - (ख) सीसीटीपीएल ने प्राधिकरण की अधिसूचना का स्पष्ट उल्लंघन किया है और टीएसएसपीएल से अवैध रूप से भंडारण प्रभारों की मांग की जा रही है।
  - (ग) प्राधिकरण के दरमान तभी लागू होते हैं जब वह बेकार पड़ा हो और वह सीमाशुल्क द्वारा जब्त अथवा कार्यवाही के अंतर्गत न हो। इसलिए, डीआरआई जांच पड़ताल के प्रयोजन से पत्तन में पड़ा है, अवैधानिक है। क्योंकि कंटेनर को डीआरआई की जांच पड़ताल की प्रक्रिया के अनुपालन में यार्ड में रखा गया था। देश के कानून के अनुसार, टीएसएसपीएल किसी भी सांविधिक जांच पड़ताल को बाध्य है।

- (घ) सीसीटीपीएल को यह पता होना चाहिए कि टीएसएसपीएल को, वाहक के रूप में, भंडारण प्रभार के लिए उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता। अतः भंडारण प्रभार शीर्ष की वर्तमान मांग पूर्णतः अवैध है और सांविधिक नियमों और विनियमों का उल्लंघन है।
- (ङ) सीसीटीपीएल ने यह पाया होगा कि सीमाशुल्क ने कंटेनर को नहीं उसके अंदर भरे माल को जन्त किया है।

1.2. अपने अभ्यावेदन के एक भाग के रूप में टीएसएसटीपीएल ने निम्नलिखित दस्तावेज प्रस्तुत किये हैं:-

- (क) आरडब्ल्यूएयू2408198 नंबर वाले कंटेनर को छोड़ने का निदेश देने वाला आयुक्त का आदेश।
- (ख) टीएसएसपीएल का सीसीटीपीएल को संबोधित 26 अक्टूबर, 2009 का पत्र।
- (ग) सीसीटीपीएल का 20 अगस्त 2010 का उत्तर
- (घ) टीएसएसपीएल का सीसीटीपीएल को संबोधित 08 सितंबर, 2010 का पत्र।

2.1. तत्पश्चात्, टीएसएसपीएल ने 2012 की रिच याचिका संख्या 11020 के द्वारा माननीय मद्रास उच्च न्यायालय से संपर्क किया।

टीएसएसपीएल द्वारा दायर रिट याचिका के मुख्य मुद्दे इस प्रकार हैं:-

- (i) दूसरा प्रतिवादी 16,14,664/-रु. की राशि उस कंटेनर के भंडारण प्रभारों के रूप में अदा करने को बाध्य नहीं कर सकता, जिसे डीआरआई अधिकारियों द्वारा लंबी अवधि की जांच-पड़ताल के लिए अधिहरण कर लिया हो। याचिकाकर्ता डीआरआई की जांच-पड़ताल में सहयोग करने को कर्तव्य बद्ध है और इसके लिए उसे दंडित नहीं किया जा सकता।
- (ii) दूसरा प्रतिवादी इस तथ्य पर सुविचार करने में असफल रहा कि याचिकाकर्ता महापत्तन न्यास अधिनियम की परिभाषा के अनुसार माल का स्वामी नहीं है और इसलिए उसे रोके गए कंटेनर के लिए भुगतान करने को नहीं कहा जा सकता।
- (iii) दूसरा प्रतिवादी कंटेनर को छोड़ने के लिए याचिकाकर्ता द्वारा उठाये गए कर्मिष्ठ कदमों पर सुविचार करने में असफल रहा।
- (iv) पहला प्रतिवादी याचिकाकर्ता की 16 जून 2011 की अपील पर कोई आदेश पारित करने में असफल रहा।

2.2. टीएसएसपीएल द्वारा अपनी रिट याचिका में उठाये गए मुद्दों पर, टीएसएसपीएल ने माननीय मद्रास उच्च न्यायालय के समक्ष निम्नलिखित प्रार्थना कीं:

- (i) याचिकाकर्ता द्वारा प्रतिवादी संख्या 1 के समक्ष दायर अपील के निपटान होने तक प्रतिवादी संख्या 2 को भंडारण प्रभारों की मांग करने से रोका जाए।
- (ii) प्रतिवादी संख्या 2 को याचिकाकर्ता द्वारा प्रतिवादी संख्या 1 के समक्ष दायर अपील के निपटान होने तक किसी भंडारण प्रभार की प्राप्ति के बिना कंटेनर को अस्थायी रूप से छोड़ दिया जाए।
- (iii) प्रतिवादी संख्या 1 को 16 जून 2011 की अपील पर सुविचार करके माननीय उच्च न्यायालय द्वारा दी गई समय-सीमा के भीतर उपयुक्त आदेश पारित करने का निदेश दिया जाये।

3. चूंकि टीएसएसपीएल ने उपर्युक्त याचिका के संदर्भ में न्यायालय से संपर्क किया था, इसलिए उस समय यह उपयुक्त समझा गया कि टीएसएसपीएल के 16 जून 2011 के अभ्यावेदन पर सुविचार न किया जाये क्योंकि मामला न्यायाधीन था। अतः उक्त रिट याचिका में माननीय मद्रास उच्च न्यायालय के निर्णय के अनुसार कार्यवाई करने का निर्णय लिया गया था।

4.1 इस पृष्ठ भूमि में, माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने टीएसएसपीएल की विषयक रिट याचिका पर 13 फरवरी 2020 को निर्णय दे दिया है। माननीय न्यायालय के आदेश का कार्यकर भाग निम्नवत् है:-

“याचिकाकर्ता का मामला यह है कि याचिकाकर्ता से संबंधित कंटेनर के माल को प्रतिवादी संख्या 3 द्वारा 14 फरवरी 2007 को अधिहरण कर लिया गया था।

याचिकाकर्ता का कहना है कि याचिकाकर्ता कंटेनर का स्वामी है न कि जन्त माल का। उनके अनुसार वे उस अवधि के लिए पत्तन भंडारण प्रभार देने के उत्तरदायी नहीं हैं जिसके दौरान कंटेनर को जन्त रखा गया और वह

पत्तन परिसर में पड़ा रहा। याचिकाकर्ता के अनुसार प्रतिवादी संख्या 2 द्वारा जारी आरोपित मांग मनमानी और अवैध है। उससे उत्पीड़ित होकर याचिकाकर्ता ने प्रतिवादी संख्या 1 के समक्ष एक अपील दायर की, जो अभी भी उनकी फाइलों में लंबित पड़ी है। अतः याचिकाकर्ता ने परमादेश के लिए यह याचिका दायर की है कि प्रतिवादी संख्या 1 को निर्देश दिये जाएं कि वह इस न्यायालय द्वारा निर्धारित समय-सीमा के भीतर उस अपील का निस्तारण करे।

श्री डब्ल्यू.एम. अब्दुल माजिद, याचिकाकर्ता के विद्वत वकील, श्री एस. रघुनाथन, प्रतिवादी संख्या 2 के विद्वत वकील और श्री देवेन्द्रन, प्रतिवादी संख्या 4 के विद्वत वकील को सुना।

यह स्वीकार्य है कि याचिकाकर्ता द्वारा दायर अपील प्रतिवादी संख्या 1 के पास अभी भी लंबित है। इस रिट याचिका में याचिकाकर्ता द्वारा मांगी गई एकमात्र राहत है कि प्रतिवादी संख्या 1 को निर्देश दिये जाएं कि वह इस न्यायालय द्वारा निर्धारित समय-सीमा के भीतर उस अपील का निस्तारण करे।

याचिकाकर्ता द्वारा चाही गई राहत इस रिट याचिका के किसी भी पक्ष के हितों पर प्रतिकूल प्रभाव नहीं डालेगी। अतः न्यायालय उक्त राहत देने को प्रवृत्त है।

तदनुसार, यह न्यायालय प्रतिवादी संख्या 1 को यह निर्देश देता है कि याचिकाकर्ता द्वारा 16.06.2011 को दायर अपील का याचिकाकर्ता के साथ-साथ अपील के अन्य पक्षों को व्यक्तिगत सुनवाई के अधिकार सहित, पर्याप्त अवसर देते हुए इस आदेश की प्रति की प्राप्ति की तारीख से 12 सप्ताह के भीतर निपटान करे और गुणदोष के आधार पर और कानून सम्मत अंतिम आदेश पारित करे।"

4.2. माननीय उच्च न्यायालय के 13 फरवरी, 2020 के आदेश से, यह देखा गया है कि इस प्राधिकरण को टीएएसएसपीएल के 16 जून 2011 के अभ्यावेदन का, याचिकाकर्ता के साथ-साथ अपील के अन्य पक्षों को व्यक्तिगत सुनवाई के अधिकार सहित, पर्याप्त अवसर देते हुए इस आदेश की प्रति की प्राप्ति की तारीख से 12 सप्ताह के भीतर निपटान करे और गुणदोष के आधार पर और कानून सम्मत अंतिम आदेश पारित करने का निर्देश दिया गया है।

5.1. जैसी ऊपर चर्चा की गई है, माननीय उच्च न्यायालय ने टीएएसएसपीएल द्वारा दायर रिट याचिका का 13 फरवरी 2020 को निपटान किया था। माननीय उच्च न्यायालय के आदेश की प्रति इस प्राधिकरण में 21 सितंबर, 2020 को प्राप्त हुई थी। तत्पश्चात्, टीएएसएसपीएल द्वारा दायर अभ्यावेदन के निपटान संबंधी प्रक्रिया आरंभ हुई, जैसा माननीय न्यायालय ने आदेश दिया था।

5.2. तदनुसार, टीएएसएसपीएल के 16 जून 2011 के अभ्यावेदन की एक प्रति, उसके अनुलग्नकों सहित, सीसीटीपीएल, सीएचपीटी और सीमाशुल्क आयुक्त, त्रिचुरापल्ली जो टीएएसएसपीएल द्वारा दायर इस रिट याचिका में, इस प्राधिकरण के अतिरिक्त, प्रतिवादी थे, को हमारे 07 अक्तूबर, 2020 के पत्र के साथ इस अनुरोध के साथ भेजी गई कि वे टीएएसएसपीएल के अभ्यावेदन पर विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत करें।

5.3. इस संबंध में, संयुक्त आयुक्त सीमाशुल्क, त्रिचुरापल्ली ने 16 अक्तूबर, 2020 के अपने पत्र और सीएचपीटी ने 25 अक्तूबर, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा निम्नलिखित उत्तर दिया:-

(i) **संयुक्त आयुक्त, सीमाशुल्क, त्रिचुरापल्ली**

रिट याचिका, डीआरआई चैन्नई द्वारा पंजीकृत एक अपराधिक मामले में सीसीटीपीएल, चैन्नई (प्रतिवादी संख्या 2) द्वारा कंटेनर भंडारण प्रभारों के लिए 16,14,664/-रु. की मांग के प्रति ट्रांस एशियन शिपिंग सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड, चैन्नई से संबंधित है। मामले को संयुक्त आयुक्त, सीमाशुल्क, ने 30.04.2012 के मूल आदेश संख्या 02/2010-जेसी के अंतर्गत न्यायनिर्णयन कर दिया था। न्यायनिर्णयन प्राधिकारी ने कंटेनर को रिलीज कर दिया क्योंकि इसे अधिहरण की आवश्यकता नहीं थी।

इसके अतिरिक्त, इस रिट याचिका में संयुक्त आयुक्त, सीमाशुल्क, त्रिची एक उपचारात प्रतिवादी है। अतः इस कार्यालय द्वारा कोई विशिष्ट टिप्पणी नहीं करनी है।

इसे आयुक्त सीमाशुल्क (निरोधक) त्रिची के अनुमोदन से जारी किया जाता है।

(ii) **चैन्नई पत्तन न्यास**

विषय कंटेनर सीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्त किया गया है। प्रभारों का लागू होना प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सीसीटीपीएल के दरमानों के अनुसार है। इसलिए, सीएचपीटी को विशेष टिप्पणी नहीं करनी है।

5.4. 18 नवंबर, 2020 के एक अनुस्मारक के बाद, सीसीटीपीएल ने 25 नवंबर, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा उत्तर दिया। सीसीटीपीएल का निवेदन इस प्रकार है:-

- (i) टीएसएसपीएल इस अपील में मांगी गई राहत का पात्र नहीं है। टीएसएसपीएल द्वारा इस अपील में सीसीटीपीएल द्वारा कंटेनर भंडारण प्रभार की उगाही की मांग को चुनौती दी गई है। यह मांग इस तथ्य के आधार पर की गई है कि टीएसएसपीएल के कंटेनर संख्या आरडब्ल्यूएयू 2408/98 को शिपमेंट से लाया गया और वह 14.02.2007 से सीसीटीपीएल के कंटेनर यार्ड में रखा है।
- (ii) सीसीटीपीएल द्वारा लगाये/मांगे गए कंटेनर भंडारण प्रभार प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क के आधार पर है। प्राधिकरण महापत्तन न्यास अधिनियम के अध्याय V के अंतर्गत गठित एक सांविधिक प्राधिकरण है। प्राधिकरण भारत में विभिन्न पत्तन प्राधिकरणों और कंटेनर टर्मिनलों द्वारा उगाही जाने वाली दरों और अन्य प्रभारों का निर्धारण उक्त अधिनियम की धारा 42 के अंतर्गत प्रदान की जा रही विभिन्न सेवाओं के लिए अधिनियम की धारा 48 के निबंधनों में करता है। प्राधिकरण प्रशुल्क अथवा दरमानों का निर्धारण उक्त अधिनियम के द्वारा प्रदत्त सांविधिक शक्तियों का प्रयोग करते हुए संबंधित नियमों और विनियमों के अंतर्गत निर्धारित प्रक्रियाओं के अनुसार करता है। इसके अतिरिक्त, उक्त अधिनियम के साथ-साथ उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों और विनियमों में ऐसी कोई व्यवस्था नहीं है कि उक्त अधिनियम के अध्याय VI के अंतर्गत किसी पत्तन प्राधिकारी अथवा कंटेनर टर्मिनल द्वारा आरोपित भंडारण प्रभारों सहित अन्य प्रभारों सहित अन्य प्रभारों की उगाही के प्रति प्राधिकरण को अपील की जाए। इसलिए, टीएसएसपीएल द्वारा दी गई कथित अपील उक्त अधिनियम के कार्यक्षेत्र और दायरे से बाहर है। फलस्वरूप, अपील में मांगी जा रही राहत पर सुविचार न किया जाए अथवा स्वीकार न की जाए। इसलिए उक्त अपील को आरंभ में ही खारिज कर दिया जाए।
- (iii) उक्त अपील में सीसीटीपीएल द्वारा अप्रत्यक्ष रूप से जिसे चुनौती दी गई है वह सीसीटीपीएल की प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क के अनुसार कंटेनर भंडारण प्रभारों की उगाही है। लेकिन, भारत में विभिन्न पत्तन प्राधिकरण और कंटेनर टर्मिनल उक्त अधिनियम की धारा 48 के अंतर्गत प्राधिकरण द्वारा बनाए गए दरमानों के आधार पर ऐसे प्रभारों की उगाही करने को बाध्य है। प्राधिकरण द्वारा ऐसी शक्तियों का प्रयोग प्राकृति में सांविधिक है। यह विवाद का विषय नहीं है कि सीसीटीपीएल द्वारा मांगे गए प्रभारों की मात्रा प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरमानों के आधार पर ही है। ऐसी परिस्थितियों में, प्राधिकरण द्वारा बनाए गए दरमानों को टीएसएसपीएल की चुनौती के अभाव में, कानून को ज्ञात ढंग से, टीएसएसपीएल के लिए सीसीटीपीएल द्वारा उगाहे अथवा मांगे गए कंटेनर भंडारण प्रभार की उगाही अथवा मात्रा को खुली चुनौती देना संभव नहीं होता।
- (iv) टीएसएसपीएल, इसके अतिरिक्त, सीसीटीपीएल द्वारा लगायी गई दरों के अधित्याग अथवा परिहार के लिए भी नहीं कह सकता। उक्त अधिनियम की धारा 54 के निबंधनों के अंतर्गत प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरमानों अथवा प्रशुल्क को रद्द अथवा आशोधित करने की शक्ति केवल केंद्र सरकार के पास है। इसलिए टीएसएसपीएल कानून के अनुसार सीसीटीपीएल के कंटेनर भंडारण प्रभारों के भुगतान की मांग को चुनौती नहीं दे सकता।
- (v) यह निवेदन है कि, तथ्यों के आधार पर भी, टीएसएसपीएल की कंटेनर भंडारण प्रभारों के भुगतान से अधित्याग अथवा छूट की दलील वादयोग्य नहीं है। यह बताया जाता है कि प्रसंगाधीन कंटेनर को 14.02.2007 को चैन्नई के कंटेनर टर्मिनल में लाया गया था, और पोतवाणिक की घोषणा के अनुसार उक्त कंटेनर में "मिट्टी से बनी हस्तशिल्प वस्तुएं भरी हैं निदेशालय (डीआरआई) द्वारा कंटेनर का निरीक्षण करने पर पाया गया कि उसमें "रेड सैंड्स" भरे थे। परिणामस्वरूप, उक्त कंटेनर को आगे की जांच पड़ताल के लिए 14.02.2007 को माल के साथ रोक लिया गया और सीसीटीपीएल को डीआरआई द्वारा उक्त कंटेनर को कंटेनर टर्मिनल में रोके जाने का निर्देश दिया और कि इसे वहां से हटाया न जाए।
- (vi) ऐसा प्रतीत होता है कि टीएसएसपीएल द्वारा अभ्यावेदन दिए जाने पर सीमाशुल्क विभाग ने कार्गो के निकालने की अनुमति दी और 23.10.2009 को कंटेनर के अंतरिम रिलीज की अनुमति दी। संयुक्त आयुक्त, सीमाशुल्क, चैन्नई द्वारा पारित आदेश सीसीटीपीएल को 26.10.2009 को संसूचित किया गया। तत्पश्चात् सीसीटीपीएल बार-बार टीएसएसपीएल को कंटेनर भंडारण प्रभारों के भुगतान पर कंटेनर को टर्मिनल से हटाने का अनुरोध कर रहा है। लेकिन, टीएसएसपीएल असफल रहा और कंटेनर को हटाने की अवहेलना की तथा उक्त प्रभारों के भुगतान के उनके दायित्व को विवाद बनाते रहे। टीएसएसपीएल का कंटेनर, पांच से भी अधिक सालों से पड़ा है, टर्मिनल के भीतर कंटेनरों के प्रवाह और आवाजाही में बाधा उत्पन्न कर रहा है।
- (vii) टीएसएसपीएल ने कंटेनर को हटाने के लिए कोई कदम नहीं उठाया। परिणामस्वरूप, भंडारण प्रभार बढ़ते रहे। यदि टीएसएसपीएल बुद्धिमान होते, वे सीमाशुल्क विभाग को संपर्क करते और कंटेनर को कार्गो सहित अथवा रहित, ऑफ-डॉक कंटेनर, फ्रेट स्टेशन को ले जाने की अनुमति लेते। यदि उन्होंने ऐसा किया होता, तो भंडारण प्रभार इतना नहीं बढ़ता जितना बढ़ चुका है। माननीय उच्चतम न्यायालय के साथ-साथ माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने भी उन मामलों में भी निर्णय दिए हैं जहां सीमाशुल्क प्राधिकरणों के हस्तक्षेप पर कंटेनर और/अथवा कार्गो को रोक लिया जाता है, तब भी यह कार्गो के सांविधिक अभिरक्षक के लिए यह रास्ता खुला होता है कि वह भंडारण प्रभार के भुगतान की मांग कर

सकता है और कि यह कार्गो अथवा कंटेनर का स्वामी ऐसे भंडारण प्रभारों के भुगतान के अधित्याग की मांग नहीं करेगा। हर हाल के, इस संबद्ध मामले में, प्रभार सांविधिक प्राधिकरण द्वारा बनाए गए दरमानों के आधार पर ही लगाए गए हैं। इसलिए, टीएएसएसपीएल द्वारा उक्त अपील में मांगी गई राहत का पात्र नहीं होगा।

- (viii) प्रसंगाधीन कंटेनर सीसीटीपीएल के टर्मिनल में 14 फरवरी, 2007 को लाया गया था। ग्राहक विभाग में जमा लदान-पत्र में एक घोषणा की गई थी कि उक्त कंटेनर में भरा गया कार्गो 'मिट्टी से बनी हस्तशिल्प वस्तुएं' है और टीएएसएसपीएल द्वारा दुबई ले जाई जा रही थी। लेकिन डीआरआई द्वारा कंटेनर खोले जाने पर यह पाया गया कि वह 'रेड सैंडर्स वुड' का परेषण था। जिसके निर्यात पर प्रतिबंध लगा हुआ है। इसलिए, सीमाशुल्क प्राधिकारियों ने कार्गो के साथ-साथ कंटेनर की जब्ती का आदेश दिया और सीसीटीपीएल को परेषण को रिलीज न करने का निदेश दिया।
- (ix) ऐसा प्रतीत होता है कि जांच पड़ताल के बाद संयुक्त आयुक्त, सीमाशुल्क, द्वारा न्यायनिर्णय का आदेश दिया गया जिसने निदेश दिया कि कार्गो का पूर्णतया अधिहरण कर लिया जाए। लेकिन, उक्त न्यायनिर्णयन आदेश से पूर्व कंटेनर को अंतरिम तौर पर रिलीज करने का आदेश दिया। अंतरिम रिलीज के उक्त आदेश को सीसीटीपीएल को 26.10.2009 को संसूचित किया गया। सीसीटीपीएल न केवल तैयार बल्कि इच्छा भी रखता था अपितु टीएएसएसपीएल द्वारा कंटेनर को हटाए जाने के लिए उत्सुक भी था परंतु ऐसा भंडारण प्रभारों के भुगतान के अधीन था।
- (x) इस बात को नकारा जाता है कि कंटेनर भंडारण प्रभारों के भुगतान की मांग ऐसी स्थिति के अनन्तज्ञेय है जहां कंटेनर को रिलीज करने का आदेश दे दिया गया हो वह अंतरिम हो या अन्यथा यह बताया निवेदन किया जाता है कि प्राधिकरण द्वारा बनाए गए दरमानों के साथ-साथ जारी दिशानिर्देश के अनुसार पत्तन प्राधिकरण जैसे सांविधिक अभिभावकों अथवा सीसीटीपीएल जैसे निजी कंटेनर टर्मिनल अपने परिसर से कंटेनर को हटाये जाने की तारीख तक भंडारण प्रभार लगाये जाने के पात्र है। प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरमान के संबंधित खंड को यहां पुनरुद्धरित किया जाता है:-

*“(iv) जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कुर्क/जब्त कर लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जाता है, तब उस पर कार्गो छोड़ने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लागू होना बंद हो जाएंगे, बशर्ते कि शिपिंग लाइंस आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करे और दुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करें। अन्यथा, शिपिंग लाइन/परेषिती को पत्तन परिसर से कंटेनर को हटाकर सीमाशुल्क आवद्ध क्षेत्र में ले जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे कंटेनर हटाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएंगे।”*

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि कंटेनर लाइन टीएएसएसपीएल से इसमें कंटेनर के संबंध में भंडारण प्रभारों की मांग और वसूली तब तक की जाएगी जब तक इसे टर्मिनल से हटा नहीं लिया जाता इस तथ्य के बावजूद कि कंटेनर अथवा उसके अंदर भरा कार्गो पोतवणिक अथवा परेषिती द्वारा किसी अतिक्रमण के कारण रोका गया है, और उसमें कंटेनर लाइन का कोई दोष नहीं है।

- (xi) टीएएसएसपीएल को सीसीटीपीएल द्वारा बार-बार लिखित में सूचित किया गया था कि कंटेनर भंडारण प्रभार, उसकी प्रमात्रा सहित, प्राधिकरण द्वारा बनाए गए दरमानों पर आधारित है। सीसीटीपीएल ने 20.08.2010 और 21.06.2011 सहित, टीएएसएसपीएल को बहुत विस्तार से पत्र लिखा। सीसीटीपीएल ने सीमाशुल्क विभाग और डीआरआई पर भी टीएएसएसपीएल द्वारा कंटेनर तत्काल हटाये जाने के बारे में दबाव डाला। इसके होते हुए भी टीएएसएसपीएल ने कंटेनर को हटाने की कोई चिंता नहीं की अपितु कंटेनर को कंटेनर टर्मिनल में ही रखा रहने दिया। परिणामस्वरूप भंडारण प्रभार दरमानों के अनुसार दंडिक दर पर बढ़ते रहे।
- (xii) यह निवेदन किया जाता है कि कंटेनरयुक्त कार्गो के संबंध में कंटेनर लाइन अथवा उनके एजेंट तब तक माल के स्वामी माने जाने चाहिए जब तक कि कार्गो को कंटेनर से निकाल नहीं लिया जाता। यह भी निवेदन है कि जब तक कार्गो कंटेनर में बंद रहता है और कंटेनर के भीतर रखा रहता है तब तक उस भरे कंटेनर के संबंध में कंटेनर लाइन को कार्गो का स्वामी माना जाना चाहिए। यहां तक कि कंटेनर से कार्गो निकाले जाने के बाद भी, कंटेनर लाइन को तब तक भंडारण प्रभारों का भुगतान करना होगा जब तक कि कंटेनर को भुगतान करने के पश्चात् कंटेनर टर्मिनल से हटा नहीं लिया जाता।
- (xiii) इससे आगे यहां तक कि उन मामलों में भी, जहां सीमाशुल्क अधिनियम के उपबंधों के अंतर्गत कंटेनर और/अथवा कार्गो का अधिहरण कर लिया जाता है और कि यदि कंटेनर/कार्गो को सीमाशुल्क विभाग के समुचित अधिकारी द्वारा, न्यायनिर्णय के पश्चात्, रिलीज भी कर दिया जाता है, कंटेनर और/अथवा कार्गो का स्वामी कानून के अनुसार भंडारण प्रभारों का तब तक भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा जब तक वह ऐसे प्रभारों का भुगतान करके उन्हें हटा नहीं लेता। इसलिए, टीएएसएसपीएल यह दावा नहीं कर सकता जैसे कि वे सीमाशुल्क विभाग द्वारा न्यायनिर्णय कार्रवाई के अनुसरण में किसी दायित्व से

अपराधमुक्त ठहराया गया था, अतः वे कंटेनर भंडारण प्रभारों के भुगतान से भी मुक्त हो गए हैं। इसलिए, मात्र यह तथ्य कि न्यायनिर्णय प्राधिकारी ने इस निर्णय का आदेश पारित किया है कि कंटेनर को जब्त करने की जरूरत नहीं थी और उसने कंटेनर लाइन के विरुद्ध कार्रवाई को समाप्त कर दिया, परंतु इससे कंटेनर लाइन प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरमानों के निबंधन में कंटेनर भंडारण प्रभारों के भुगतान करने के दायित्व से मुक्त नहीं हो जाती।

- (xiv) यह निवेदन किया जाता है कि टीएएसएसपीएल बार-बार सीसीटीपीएल द्वारा लगाए गए भंडारण प्रभारों पर विवाद खड़ा कर रहा है और ऐसे प्रभारों के परित्याग की दलील दे रहा है। फिर भी, चूंकि सीसीटीपीएल द्वारा लगाए गए ऐसे प्रभार कानून संभवतः और दरमानों के आधार पर थे, सीसीटीपीएल ऐसे प्रभारों के परित्याग की स्थिति में नहीं था। टीएएसएसपीएल के पास कंटेनर को कार्गो के बिना सीमाशुल्क विभाग से आवश्यक अनुमति प्राप्त करने के पश्चात् ऑफ-डॉक कंटेनर फ्रेट स्टेशन में रखे जाने सहित इस स्थिति को कम करने के काफी विकल्प थे। टीएएसएसपीएल ने इस बारे में कोई कार्रवाई नहीं की इसके बावजूद कि सीसीटीपीएल अपने विभिन्न पत्रों के माध्यम से लगातार टीएएसएसपीएल को परिणामी कानूनी स्थिति से अवगत कराता रहा। यह निवेदन है कि दरमानों के संबंधित खंड और जारी दिशानिर्देशों का मात्र अवलोकन करने से ही यह स्पष्ट हो जाएगा कि सीसीटीपीएल भंडारण प्रभारों की उगाही/मांग के अपने अधिकारों का भलीभांति प्रयोग कर रहा था। कंटेनर की ग्राह्यता हटाए जाने में आवश्यक और उपयुक्त कार्रवाई करने में असफल रहने पर, टीएएसएसपीएल कंटेनर भंडारण प्रभारों के सीसीटीपीएल से अथवा सीएचपीटी से परित्याग का दावा करने का कोई औचित्य रखता है और न ही प्राधिकरण द्वारा सीसीटीपीएल को विभिन्न प्रभारों के भुगतान की राशि को वापस लेने का निदेश देने के लिए किसी हस्तक्षेप की जरूरत है।
- (xv) टीएएसएसपीएल को यह दावा करने का कोई अधिकार नहीं है कि भंडारण प्रभार लगाया जाना गलत था और अनुचित था क्योंकि कंटेनर डीआरआई द्वारा जांच पड़ताल पूरी करने के प्रयोजन से यार्ड में पड़ा था और कि स्थिति टीएएसएसपीएल के नियंत्रण से बाहर थी। टीएएसएसपीएल ने इसके बावजूद भी कोई कार्रवाई नहीं की उन्हें सीसीटीपीएल के कंटेनर टर्मिनल से कंटेनर हटाए जाने के उनके दायित्व के बारे में स्पष्ट रूप से सूचित कर दिया गया था। कंटेनर और कार्गो को अत्यधिक लंबे समय तक टर्मिनल में रखे रहने देने और मूल्यवान् भंडारण स्थान को घेरे रखने पर अब टीएएसएसपीएल भंडारण प्रभारों की मांग अथवा वसूली के बारे में शिकायत सुने जाने के बारे में कैसे कह सकता है।
- (xvi) जहां तक टीएएसएसपीएल द्वारा अपनी अपील में उठाये गए विभिन्न मुद्दों का संबंध है, यह नकारा जाता है कि सीसीटीपीएल द्वारा की गई भंडारण प्रभारों की मांग नियमों की गलत व्याख्या के कारण है और कि भंडारण प्रभार लगाया जाना अवैध, मनमाना और गैर कानूनी है, यह बताया जाता है कि टीएएसएसपीएल द्वारा भंडारण प्रभारों के भुगतान का दायित्व और उसकी प्रमात्रा केवल प्राधिकरण द्वारा बनाए गए दरमानों के अनुसार है जिसे सांविधिक शक्ति प्राप्त है।
- (xvii) यह निवेदन किया जाता है कि, माननीय उच्चतम न्यायालय ने कार्गो के सांविधिक अभिरक्षक द्वारा भंडारण प्रभारों का लगाया जाने की परिपुष्टि को चाहे ऐसे मामले में जहां कार्गो को सीमाशुल्क अधिकारियों द्वारा जांच पड़ताल/न्यायनिर्णय के लंबित रहने के दौरान, कंटेनर भंडारण प्रभारों के उपार्जन से बचने के लिए, टीएएसएसपीएल को कंटेनर को हटाकर कार्गो सहित/रहित ऑफ डॉक कंटेनर फ्रेट स्टेशन में रखवाना चाहिए था, जहां भंडारण प्रभार शहर के मध्य में स्थित कंटेनर टर्मिनल की तुलना में काफी कम हैं। ऐसा करने में असफल रहने पर, टीएएसएसपीएल की शिकायत को ऐसे विलंबित चरण में नहीं सुना जाना चाहिए।
- (xviii) यह अनुरोध है कि मात्र यह तथ्य कि टीएएसएसपीएल ने 19.08.2011 को कंटेनर रिलीज कराने के लिए संयुक्त आयुक्त सीमाशुल्क से संपर्क किया था और कंटेनर का रिलीज प्राप्त कर लिया था, यह नहीं कहा जा सकता कि टीएएसएसपीएल भंडारण प्रभारों के भुगतान के लिए उत्तरदायी नहीं होगा। इस संबंध में, यह बताया जाता है कि प्राधिकरण द्वारा बनाए गए दरमानों के निबंधन में, कार्गो अथवा कंटेनर की जब्ती के होते हुए भी तथा सीमाशुल्क विभाग द्वारा न्यायनिर्णय के आदेश के अनुसरण में उसकी रिलीज के बावजूद कंटेनर अथवा कार्गो के स्वामी भंडारण प्रभारों के भुगतान के लिए तब तक उत्तरदायी होगा जब तक कि उसे अंततः कंटेनर टर्मिनल से वास्तव में हटा नहीं लिया जाता। यह बताया जाता है कि टीएएसएसपीएल उक्त अधिनियम की धारा 2(ण)(i) के अंतर्गत "माल" के "स्वामी" की परिभाषा के भीतर आता है, क्योंकि टीएएसएसपीएल ने करार के अंतर्गत कार्गो के लदान और उतराई का उत्तरदायित्व लिया और उक्त अधिनियम की धारा 2(ण)(i) के संदर्भ से इसके अतिरिक्त जब तक कार्गो कंटेनर के भीतर रहता है तब तक टीएएसएसपीएल कंटेनर के साथ-साथ माल का भी स्वामी माना जाएगा।
- (xix) यह निवेदन है कि जहां तक कंटेनर संख्या आरडब्ल्यूएयू 2408198 के संबंध में भंडारण प्रभारों की उगाही का संबंध है, यह प्राधिकरण द्वारा बनाए गए दरमानों के अनुसार है। टीएएसएसपीएल उक्त



कंटेनर के संबंध में भंडारण प्रभारों सहित अन्य प्रभारों को प्राप्त अथवा मांग किए बिना कंटेनर की रिलीज के लिए सीसीटीपीएल को किसी निर्देश देने की मांग करने का पात्र नहीं है।

- (xx) इसलिए, यह अनुरोध किया जाता है कि टीएएसएसपीएल द्वारा विषयक आवेदन का निपटान उक्त तथ्यों के आधार पर किया जाए।

5.5. सीसीटीपीएल की उक्त टिप्पणियों को सीसीटीपीएल द्वारा किये गए निवेदनों पर टीएएसएसपीएल का मत प्राप्त करने के लिए हमारे 26 नवंबर 2020 के पत्र के द्वारा टीएएसएसपीएल को भेजा गया। टीएएसएसपीएल ने सीसीटीपीएल के उक्त निवेदनों पर कोई विशिष्ट उत्तर नहीं दिया।

6.1. जैसा पहले चर्चा की गई है कि माननीय उच्च न्यायालय ने इस प्राधिकरण को याचिकाकर्ता के साथ-साथ अपील के अन्य पक्षों को व्यक्तिगत सुनवाई के अधिकार सहित, पर्याप्त अवसर देते हुए मामले का निपटान उसके गुण-दोषों के आधार पर कानून सम्मत अंतिम आदेश पारित करने का निर्देश दिया है। तदनुसार और कोविड-19 महामारी को देखते हुए और वर्चुदल बैठकें आयोजन करने के बारे में पोत परिवहन मंत्रालय के 16 अप्रैल 2020 के पत्र संख्या 110153/30/2020-समन्वय के अनुपालन में सभी पक्षों को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के द्वारा 01 दिसंबर, 2020 को व्यक्तिगत सुनवाई का अवसर दिया गया। इस सुनवाई में, टीएएसएसपीएल, सीसीटीपीएल और सीएचपीटी के प्रतिनिधियों ने निम्नलिखित निवेदन रखे:-

### ट्रांस एशियन शिपिंग सर्विसेज़ (प्रा.) लि. की ओर विधि अधिकारी पेश हुए

- (i) हमने सीसीटीपीएल में एक कंटेनर पर प्रभारित भू-भाटक के परित्याग के लिए प्राधिकरण के समक्ष दायर आवेदन के निपटान के लिए माननीय मद्रास उच्च न्यायालय के समक्ष एक रिट याचिका दायर की थी।
- (ii) कंटेनर जो पत्तन परिसर में रोका गया था उसे बुनियादी तौर पर राजस्व आसूचना विभाग (डीआरआई) द्वारा अधिहर किया गया था। बाद में हमने रोके रखने वाले संबंधित प्राधिकारी से एनओसी प्राप्त किया। इसी बीच, प्रभार का जो एक बहुत बड़ी राशि है, जो कंटेनर के मूल्य से भी कहीं ज्यादा है, बिल हमें थमा दिया गया। हमने इस बिल पर विवाद किया था जिसके बारे में प्राधिकरण के समक्ष दायर किया था, जिस पर प्राधिकरण ने सुविचार नहीं किया।
- (iii) हमारे पास इसके और कोई चारा नहीं था कि हम माननीय मद्रास उच्च न्यायालय का, रिट याचिका दायर करते हुए, संपर्क करें कि वह सुविचार करें और निर्देश दें कि या तो ज्वत कंटेनर के प्रभारों का परित्याग करें या फिर प्राधिकरण के पास दायर हमारे आवेदन पर सुविचार करें जो काफी लंबे समय से लंबित है।
- (iv) हम यह समझते हैं कि माननीय उच्च न्यायालय ने प्राधिकरण को हमारे आवेदन को शीघ्र निपटान करने का आदेश दिया है। यह आदेश इस वर्ष के आरंभ में मार्च 2020 को दिया गया था।
- (v) माननीय उच्चतम न्यायालय ने अगस्त 2020 माह में एक आदेश पारित किया है, जिसमें यह कहा गया है कि टर्मिनल स्टीमर एजेंट अथवा उसकी लाइनों पर भू-भाटक प्रभारित नहीं कर सकते। जो भी प्रभार देय हो उसे परेषिती से अथवा आयातक या उनके एजेंटों से वसूला जाना चाहिए। माननीय उच्चतम न्यायालय के हाल ही के निर्णय के आलोक में, हम किसी प्रकार के लिए उत्तरदायी नहीं उसका नाम चाहे भू-भाटक हो अथवा कार्गो संबंधी प्रभार हो। इसे परेषिती पर आरोपित किया जाना चाहिए। ज्वत किये गए कंटेनर के मामले में, पहले तो भू-भाटक लागू ही नहीं होता सिर्फ इसलिए कि कंटेनर को रोके जाने वाले प्राधिकारी द्वारा रोक लिया गया था और उस हद तक आदेश जारी किये जाए।
- (vi) दूसरे, माननीय उच्चतम न्यायालय ने यह स्पष्ट किया है कि भू-भाटक अथवा कार्गो संबंधी प्रभार शिपिंग लाइन पर नहीं डाला जाना चाहिए।

### सीसीटीपीएल की ओर से उनके वकील पेश हुए

- (i) हमें इस मामले के गुण-दोषों पर बहुत कुछ कहना है। याचिकाकर्ता ने माननीय उच्चतम न्यायालय के अगस्त 2020 में पारित आदेश का हवाला दिया है। हमने माननीय उच्चतम न्यायालय का ऐसा कोई आदेश नहीं देखा है। याचिकाकर्ता को माननीय उच्चतम न्यायालय के उस आदेश की प्रति हमें भेजनी चाहिए।
- (ii) टर्मिनल में कंटेनर पिछले 10 से भी ज्यादा वर्षों से पड़ा है। वास्तव में, यह फरवरी 2007 में आया था और इसे डीआरआई द्वारा बीच में रोक लिया गया था और यह तब से पड़ा है। सीमाशुल्क विभाग द्वारा न्यायनिर्णय का आदेश 30 अप्रैल 2010 को पारित किया गया था। उसके बाद भी यह वहीं पड़ा है।



- (iii) मामले को गुण-दोषों के आधार पर आरंभ करने से पहले, हम इस मामले को सौहार्दपूर्ण हल करने की व्यवस्था कर सकते हैं क्योंकि राशि काफी बड़ी है लगभग 24 से 25 लाख रु। जो कंटेनर के मूल्य के मुकाबले कुछ भी नहीं है बशर्ते पत्तन अपने राजस्व हिस्से का परित्याग करने को राजी हो।
- (iv) हमारे द्वारा किया गया यह निवेदन मामले के गुण-दोषों पर कोई प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना है।
- (v) हम निवेदन करते हैं कि हम पूरी राशि तो नहीं अपितु कुद परित्याग करने के इच्छुक है बशर्ते पत्तन अपने प्रभारों का परित्याग करने को सहमत हो और बशर्ते यह भी कि कंटेनर लाइन भी इस प्रस्ताव को स्वीकार करे।

[सदस्य (वित्त): ट्रांस एशिया को यह समझने के लिए कुछ समय दिया जाना होगा कि सीसीटीपीएल कितनी राशि आदि का परित्याग करने को राजी है।]

[ट्रांस एशिया: हम कोई टिप्पणी करने की स्थिति में नहीं हैं। 10 वर्ष पहले कंटेनर का मूल्य 9 लाख रु. था और इस अवधि में इसके मूल्य में ह्रास भी हुआ है। अतः हमें यह जानना होगा कि कंटेनर मूल्य की तुलना में समझौता राशि कितनी होगी।

[सदस्य (वित्त): क्या कंटेनर को रिलीज़ कर दिया गया है या अभी भी टर्मिनल में है।]

[ट्रांस एशिया: जी नहीं। कंटेनर अभी भी टर्मिनल में है।]

[सदस्य (वित्त): यदि संभव हो तो दोनों पक्ष कुछ समय ले सकते हैं।]

- (vi) याचिकाकर्ता, ट्रांस एशिया ने प्राधिकरण को एक आवेदन देने को अधिमान दिया। हम यह नहीं जानते थे कि कानून की कौनसी धारा के अंतर्गत 2011 में अभ्यावेदन दिया गया।
- (vii) प्राधिकरण एक सांविधिक प्राधिकरण है, जिसे महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 के अंतर्गत अलग से शक्तियाँ प्राप्त हैं। प्राधिकरण का गठन एमपीटी अधिनियम 1963 की धारा 47 के अंतर्गत किया गया है। प्राधिकरण की शक्ति धारा 48 में दी गई है, सामान्यतः एमपीटी अधिनियम 1963 के अध्याय 6 में।
- (viii) याचिकाकर्ता यह निवेदन कर सकता है कि उसने 2011 में एक अभ्यावेदन दायर किया है, क्योंकि उन्हें सुनवाई के लिए नहीं बुलाया गया अथवा इस मामले को आगे भी नहीं बढ़ाया गया था। इसने माननीय उच्च न्यायालय से संपर्क किया और माननीय उच्च न्यायालय ने उनके अभ्यावेदन पर सुविचार करने का निर्देश दिया। इसलिए याचिकाकर्ता संभवतः यह मानता था कि वे इस प्राधिकरण से संपर्क करने के पात्र हैं।
- (ix) हमने माननीय उच्च न्यायालय के 13 फरवरी 2020 के आदेश के पैरा 5, 6 और 7 का हवाला दे रहे हैं [वकील महोदय ने इन पैराओं को पढ़ा]।

माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के पैरा 7 में दिये गए निर्देशों के अनुपालन में आज की संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई है।

माननीय उच्च न्यायालय द्वारा दिये गए निर्देश के अनुसार हम याचिकाकर्ता द्वारा जून 2011 में किये गए अभ्यावेदन पर सुविचार कर रहे हैं और गुणदोषों के आधार पर तथा विधि के अनुसार अंतिम आदेश पारित कर रहे हैं।

- (x) यदि वह संविधि जिसके द्वारा इस प्राधिकरण का गठन हुआ है और यदि संविधि द्वारा इस मामले विशेष पर सुविचार करने तथा निर्णय लेने का अधिकार इस प्राधिकरण को आवश्यक शक्ति और कार्यक्षेत्र प्रदान किया गया है तो यह कर लिया जायेगा। माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश पर याचिकाकर्ता यह व्याख्या नहीं कर सकता कि क्या यह प्राधिकरण परित्याग की मंजूरी देने पर सुविचार कर सकता है या नहीं, जब तक कि ऐसा करने की शक्ति सांविधिक प्राधिकरण में निहित है या नहीं, तब तक ऐसा नहीं किया जा सकता।
- (xi) धारा 48 इस प्राधिकरण को बोर्ड अथवा किसी व्यक्ति द्वारा निष्पादित की जा रही सेवाओं के दरमान निर्धारित करने की शक्ति प्रदान करती है। याचिकाकर्ता इस प्राधिकरण को कायल करे कि वे इस प्राधिकरण को राहत के लिए कैसे संपर्क कर सकते थे। राहत देने के लिए प्राधिकरण को क्या सांविधिक शक्तियाँ दी गई हैं और उन शक्तियों को प्रयोग करने का उसका अधिकार क्षेत्र क्या है।
- (xii) एमपीटी अधिनियम 1963 का अध्याय 6 किसी भी सांविधिक अभिरक्षक को भंडारण प्रभारों के परित्याग अथवा परिहार करने की मंजूरी किसी प्राधिकरण अथवा किसी प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र में

नहीं आता चाहे वह पत्तन न्यास हो अथवा निजी टर्मिनल अथवा एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अंतर्गत दिये गए कार्यकलाप करने के लिए कोई व्यक्ति ही क्यों न हो।

- (xiii) एमपीटी अधिनियम, 1963 धारा 49(क), 49(ख) और 50 के अनुसार, दरमानों पर सुविचार और स्वीकार करने अथवा इस प्राधिकरण द्वारा पारित पूर्व के आदेशों में संशोधन करना एमपीटी अधिनियम, 1963 के अध्याय 6 में दिये गए उपबंधों तक सीमित है।

[सदस्य (वित्त): सीसीटीपीएल अपने तर्क मामले के गुणदोषों के आधार पर रखे न कि वैधता पर। चूंकि मामले को माननीय उच्च न्यायालय द्वारा भेजा गया है, हमें इस मामले को देखना होगा। हम जो कोई भी आदेश देंगे वह उच्च न्यायालय के आदेश के अधीन होंगे।]

- (xiv) यह केवल एक कंटेनर था। पोतवणिक बंगलोर की एक पार्टी है जिसका नाम ए.जे.के. एक्सपोर्टर्स है। लदान पत्र, बिलटी और अन्य शिपिंग दस्तावेजों में यह घोषणा की गई है कि इसमें मिट्टी की हस्तशिल्प वस्तुएं हैं। परंतु मुखबिरी के आधार पर डीआरआई ने 14.02.2007 को कंटेनर को बीच में रोक लिया और यह पाया गया कि इसमें 24.63 लाख रु. मूल्य के लाल चंदन की लकड़ी के 472 बैग हैं। लाल चंदन की लकड़ी के निर्यात पर प्रतिबंध लगा हुआ है जिसके परिणामस्वरूप, कंटेनर को सीमाशुल्क अधिनियम की धारा 110 के अंतर्गत जब्त कर लिया गया।

- (xv) सीमाशुल्क विभाग द्वारा न्यायनिर्णय कार्रवाई की गई और कार्गो के पोतवणिक और वाहक आदि के साथ याचिकाकर्ता को भी उसमें एक पक्ष बनाया गया। 30 अप्रैल, 2010 के आदेश के द्वारा संयुक्त आयुक्त, सीमाशुल्क ने एक आदेश पारित कर ट्रांस एशिया के विरुद्ध मामले को रद्द कर लिया और कंटेनर को रिलीज करने का आदेश दिया। तत्पश्चात्, याचिकाकर्ता ने सीसीटीपीएल को कंटेनर छोड़ने के लिए संपर्क किया। 29.07.2010 को भंडारण प्रभार के रूप में 12.59 लाख रु. की राशि हो गई थी। एमपीटी अधिनियम, 1963 के उपबंधों और रियायत करार के अनुसार, हमें ऐसी राशि एकत्र करनी है और उसका निश्चित प्रतिशत सीएचपीटी के साथ बांटना भी है। याचिकाकर्ता ने सीएचपीटी से भी रायल्टी के पत्तन के हिस्से का परित्याग करने का भी अनुरोध किया, परंतु पत्तन ने सुविचार नहीं किया।

- (xvi) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का पैरा 5.8.3. कंटेनर भंडारण प्रभारों से संबंधित है [श्री रघुनाथन ने वह पैरा पढ़ कर सुनाया]

- (xvii) पैरा संख्या 5.8.3 (iv) सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर के जव्त/कुर्क करने संबंधी स्थिति से विशेष रूप से व्यवहार करता है। यदि कंटेनर को 75 दिन के भीतर नहीं हटाया जाता, कंटेनर लाइन निरंतर उत्तरदायी रहेगी। यदि इसे हटा भी लिया जाता है, तो इसे परिवहन की लागत और खाली करने की लागत भुगतनी ही पड़ेगी। यह वह मामला है जहां परेषिती कार्गो अथवा पोतवणिक को क्लीयर करने के लिए सामने नहीं आया। यदि कार्गो को सीमाशुल्क द्वारा जव्त कर लिया जाता है। और परेषण का स्वामी कार्गो को हटाने के लिए सामने नहीं आता अथवा कार्गो को हटा नहीं सकता तब कंटेनर लाइन का यह उत्तरदायित्व बन जाता है कि वह सुनिश्चित करे कि कार्गो हटा लिया गया है और कार्गो को हटाने की लागत कंटेनर लाइन को वहन करनी होगी और कंटेनर टर्मिनल से हटाये जाने की वास्तविक तारीख तक अथवा जहां इसे सीएफएस/सीमाशुल्क बद्ध क्षेत्र में रखा जाता है भंडारण प्रभारों का भुगतान भी करना होगा।

- (xviii) जहां तक माननीय उच्चतम न्यायालय के निर्णय का संबंध है, याचिकाकर्ता को हमारे द्वारा आदेश का उद्धरण मामले का नाम और आदेश की तारीख देने का अनुरोध किया गया है।

[ट्रांस एशिया: उच्चतम न्यायालय का उद्धरण 5 अगस्त 2020 की सिविल अपील संख्या 2018 की 2525 है। अनुपात आदेश के पैरा संख्या 24 में है। पक्ष है: अध्यक्ष, न्यासी मंडल, कोचीन पत्तन न्यास – अपील कर्ता बनाम आरबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज प्रा.लि. और अन्य - प्रतिवादी]

- (xix) ऐसा प्रतीत होता है कि निर्णय कर्ता तक की सीमित है न कि कंटेनरों अथवा कंटेनरयुक्त कार्गो/प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का उल्लिखित खंड 5.8.3. सीधे कंटेनरों पर लागू है। 1997 से अब तक ऐसे अनेकों निर्णय हैं जहां यह कहा गया है कि आयातक विलंब प्रभारों के भुगतान के लिए उत्तरदायी हैं। उच्चतम न्यायालय ने यह निर्णय भी दिया है कि यदि कार्गो को आयातक का कोई दोष न होने पर भी रोका गया है और बाद में छोड़ दिया गया, ऐसे मामले में भी कार्गो स्वामी अथवा परेषिती प्रभारों की अदायगी के लिए तब भी उत्तरदायी हैं। श्री लक्ष्मी स्टील के मामले में भी ऐसा ही एक निर्णय है। हम ऐसे निर्णयों की प्रतियों के साथ अपना लिखित निवेदन रखेंगे और एक सप्ताह के भीतर याचिकाकर्ता और प्राधिकरण को भेज देंगे।

**सीएचपीटी**

- (i) राजस्व हिस्सा रियायत करार की शर्तों और निबंधनों के अनुसार अदा किया जाना होता है। बीओटी प्रचालक द्वारा दी गई कोई रियायत/छूट का रियायत करार की शर्तों और निबंधनों के अनुसार परित्याग नहीं किया जा सकता।
- (ii) जहां तक मामले के गुणदोषों का संबंध है, टर्मिनल मौजूदा दरमानों के अनुसार राशि एकत्र करने का हकदार है।

[सीसीटीपीएल की ओर से वकील: सौहार्दपूर्ण समझौते में राजस्व हिस्से का अनुपातिक परित्याग तो होगा]

- (iii) सीएचपीटी के यातायात विभाग के ध्यान में पहले कभी ऐसा कोई मामला नहीं आया है। उन्हें इस मामले से संबंधित किसी न्यायालय के किसी निर्णय की भी जानकारी नहीं है।

**सदस्य (वित्त), प्राधिकरण**

- (i) दोनों ही पक्ष 10 दिन के भीतर अपने निवेदन प्रस्तुत करें। तत्पश्चात्, मामले का आगे परीक्षण किया जायेगा। हम मामले के निपटान के लिए 10 से 12 सप्ताह का और समय बढ़ाने के लिए माननीय उच्च न्यायालय से संपर्क करेंगे।

6.2. जैसी ऊपर चर्चा की गई है, संयुक्त सुनवाई के दौरान दोनों की पक्ष यानी टीएएसएसपीएल और सीसीटीपीएल ने अपने-अपने निवेदनों के समर्थन में माननीय उच्चतम न्यायालय का संदर्भ दिया है और संबंधित निर्णयों की प्रतियों के साथ 10 से 12 दिन में अपने लिखित निवेदन प्रस्तुत करेंगे। इसके अतिरिक्त, संयुक्त सुनवाई के दौरान, टीएएसएसपीएल और साथ ही सीसीटीपीएल ने सौहार्दपूर्ण समझौता करने के विकल्प को भी तलाशने का विकल्प रखा।

6.3. इस संबंध में, सीसीटीपीएल और टीएएसएसपीएल से निर्धारित समय सीमा के भीतर किसी सूचना के अभाव में 18 दिसंबर 2020 को वांछित सूचना तत्काल भेजने का अनुरोध करते हुए दोनों पक्षों को अनुस्मारक भेजा गया।

7.1. प्रत्युत्तर में, टीएएसएसपीएल ने 18 दिसंबर, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा सीओपीटी और मैसर्स आरबी स्टार मेरीटाइम एजेंसीज़ प्राइवेट लिमिटेड और अन्य के मामले में 2018 की सिविल अपील संख्या 2525 से 2535 के बैच में माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा 05 अगस्त, 2020 को दिये गए निर्णय की एक प्रति भेजी।

7.2. आदेश की प्रति से, यह समझा जा सकता है कि आरबी स्टार मेरीटाइम एजेंसीज़ (प्रा.) लि. बनाम कोचीन पत्तन न्यास से संबंधित 1999 की मूल याचिका संख्या 21041 में माननीय केरल उच्च न्यायालय के समक्ष यह प्रश्न था कि क्या कोचीन पत्तन पर उतारे गए कंटेनरों पर जिन्हें परेषिती/आयातक द्वारा क्लीयर नहीं कराया गया और पत्तन द्वारा पर्याप्त भंडारण स्थान न होने के कारण खाली नहीं कराया गया, के 'भू-भाटक' का दायित्व 75 दिन की अवधि के पश्चात् पोत/सटीमर एजेंट पर डाला जा सकता है जिसे महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा, महापत्तन न्यास अधिनियम [एमपीटी अधिनियम] 1963 की धारा 47-क के अंतर्गत गठित एक सांविधिक निकाय, निर्धारित किया गया था।

7.3. इस संबंध में, माननीय केरल उच्च न्यायालय की खंड पीठ ने 27 सितंबर 2011 को एक निर्णय सुनाया था। उक्त निर्णय में, उच्च न्यायालय ने इस तथ्य का हवाला दिया कि पोतवाणिक एजेंट बार-बार पत्तन न्यास को उन कंटेनरों को खाली करने का अनुरोध कर रहा था जो पत्तन में पड़े थे परंतु पत्तन न्यास ने बताया कि वे स्थान पर्याप्त न होने के कारण ऐसा नहीं कर सकते। इसलिए सुनाया गया निर्णय यह था कि चूंकि एक ओर परेषिती की ओर से माल को न उठाये जाने की गलती और दूसरी ओर पत्तन द्वारा कंटेनरों को खाली न करना, इन दोनों के बीच में शिपिंग एजेंट फंस गए और उन्हें "अत्यधिक दाम देने पड़े" मामला यह था, आक्षेपित निर्णय में एमपीटी अधिनियम का धारा 61 और 62 का अर्थ लगाया जिसमें यह उपबंध है कि किसी माल के उसकी अभिरक्षा में आने के समय से दो महीने की समाप्ति के पश्चात् बोर्ड किन्हीं परिस्थितियों में ऐसे माल को बेच सकता है। आक्षेपित निर्णय में यह भी कहा गया कि उक्त उपबंधों में शब्द 'सकता' को "चाहिए" पढ़ा जाए, क्योंकि जहां परेषिती ऐसे माल को नहीं उठाता है उस स्थिति विशेष में यथा शीघ्र माल को हटाने की ज़रूरी पत्तन न्यास को सौंपी गई है। अंततः आक्षेपित निर्णय ने निम्नवत् निष्कर्ष दिया:-

- "44. उपरोक्त तथ्यों और परिस्थितियों में, इस न्यायालय ने यह पाया है कि पत्तन न्यास की ओर से यह तर्क दिये जाने का कोई मूलाधार नहीं है कि वे अनिश्चितकाल तक कंटेनरों पर 'भू-भाटक' प्रभार एकत्र करने के हकदार हैं। परेषिती/आयातक द्वारा उसे क्लीयर करने में असफल रहने पर उनके द्वारा अपनाया गया मार्ग, माल को बाहर निकाले बिना, विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, और निधियों की वसूली करने के लिए ऐसे माल को सार्वजनिक निलामी द्वारा बिक्री करने और धारा 63 में विनिर्दिष्ट ढंग से संविभाजन करना नहीं कर सकता इसकी निंदा की जाती है। यह न्यायालय निर्णय देता है कि प्रतिवादी पत्तन न्यास अधिकतम '75 दिन' की अवधि के लिए 'भू-भाटक' की मांग कर सकता है जैसा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया गया है, जैसी सुसंगत प्राधिकरण आदेश में ऊपर चर्चा की गई है।"

7.4. उक्त निर्णय से अपकृत हो कर पक्षकारों ने माननीय उच्चतम न्यायालय से संकर्ष किया। माननीय उच्चतम न्यायालय ने 5 अगस्त 2020 के अपने निर्णय में निम्नवत् सुनाया:

**"82. 2 और 3 .....** इस बिंदु तक कि पत्तन न्यास माल का उत्तरदायित्व अपने हाथ में ले सकता है और उसके लिए रसीद देगा, स्टीमर एजेंट माल की उतरायी संबंध में दी गई सेवाओं के प्रति पत्तन न्यास देयताओं के लिए उत्तरदायी ठहराया जा सकता है, परंतु कि तत्पश्चात् आयातक, स्वामी, परेषिती अथवा उनके एजेंट माल के भंडारण के विलंबन प्रभार के भुगतान के उत्तरदायी होंगे।

**5 .....** क्या पत्तन न्यास उसे सौंपे गए कंटेनरों को खाली करने और खाली कंटेनरों को शिपिंग एजेंट को लौटाने के लिए बाध्य है उत्तर यह है कि कंटेनर जिसे लौटाया जाना होगा केवल एक आधार है। जिसके द्वारा माल को भारत में लाया गया है। इस पर सुविचार करते हुए कि या तो परेषिती, शिपिंग एजेंट, पोत-स्वामी अथवा अन्य कोई व्यक्ति जिसने उसे किराये पर दिया है, मालिक है, तो पत्तन न्यास का यह कर्तव्य है कि वह उसे सौंपे गए प्रत्येक कंटेनर को खाली करवाये और ऐसे खाली किये गए कंटेनर को संबंधित व्यक्ति को यथाव्यवहार्य अल्पावधि लौटाए। उन मामलों में जहां माल का स्वामी/पात्र व्यक्ति माल की सुपुर्दगी लेने नहीं आता और ऐसे कंटेनरों को खाली नहीं करता। यह अवधि क्या होगी इसका निर्धारण पत्तन के कार्यकलापों, उन पोतों की संख्या जो वहां बर्थ करते हैं और आयातित माल की प्रमात्रा के अनुसार प्रत्येक माल के तथ्यों पर निर्धारित किया जायेगा। जबकि पत्तन न्यास यह नहीं कह सकता कि उसके पास बाहर निकाले गए स्थान को रखने के लिए कोई स्थान नहीं है- जैसा कि वर्तमान मामले के तथ्य हैं- फिर भी किसी न्यायालय को व्यक्तिगत मामले के तथ्यों के आधार पर पत्तन न्यास द्वारा सामना की जा रही व्यवहारिक कठिनाईयों को समझ सकता है। इससे मामला विशेष में "अल्प अवधि" तक पहुंचा जा सकता है। यह उन मामलों में ज्यादा लंबी हो सकती है जहां कम यातायात होता है और भंडारित माल की संख्या कम हो सकती है और उस स्थान की जगह के अनुसार भी जहां माल रखा गया है।

**83. उन प्रश्नों का उत्तर मिल जाने पर जो इस न्यायालय के समक्ष उठाये गए हैं, हम, मामले के तथ्यों पर, नहीं समझते कि मामले में न्याय मांग करता है कि हमें उच्च न्यायालय के निर्णय में हस्तक्षेप करें।** स्टीमर एजेंटों ने स्वयं ही उच्च न्यायालय के समक्ष 75 दिन तक भू-भाटक का भुगतान करने के दायित्व पर विवाद नहीं किया और कथित प्रभार काफी पहले अदा भी कर दिये। तथ्य की बात है कि, स्टीमर एजेंट ने 75 दिन की अवधि के बाद का भी भू-भाटक अदा किया है- उच्च न्यायालय ने अपीलकर्ता पत्तन न्यास को स्टीमर एजेंट के उत्तरदायित्व को पुनःसंगणित करने का आदेश दिया था और शेष राशि को प्रतिवाद निर्णय की प्रति प्राप्त होने की तारीख से दो महीने के भीतर संबंधित पक्षों को लौटाने का आदेश दिया। स्टीमर एजेंट को 75 दिन के प्रदत्त भू-भाटक को लौटाने का आदेश और तत्पश्चात् बोर्ड को उसे कार्यवाही के अंतिम पड़ाव में आयातक परेषक और/अथवा माल के स्वामी से वसूल करने का आदेश देना न्याय के हित में नहीं होगा।

**84. तदनुसार, हम उच्च न्यायालय के निर्णय के विरुद्ध दायर अपीलों का निपटान करते हैं। निर्णय को कानून के एक प्रश्न पर अलग रखा जाता है, नामतः एमपीटी अधिनियम की धारा 61 और 62 में "सकते" को "चाहिए" नहीं पड़ा जा सकता, इस निशेध के अधीन कि जैसा संविधान के अनुच्छेद 12 में "राज्य" को। पत्तन न्यास को तर्क संगत होना चाहिए और माल को अभिरक्षा में लेने की तारीख से एक उपयुक्त अवधि के भीतर बेचने का प्रयास करना चाहिए।"**

7.5. तत्पश्चात्, टीएसएसपीएल ने 05 जनवरी 2021 के अपने ई-मेल के द्वारा लिखित निवेदन प्रस्तुत किया। अपने 16 जून 2011 के अभ्यावेदन में किये गए निवेदनों को दोहराने के अतिरिक्त, टीएसएसपीएल ने 2018 की सिविल अपील संख्या 2525 में माननीय उच्च न्यायालय का निर्णय भी प्रस्तुत किया और निम्नानुसार उससे संबंधित निवेदन किये:

- (i) माननीय पीठ ने यह निर्णय दिया कि "माल की उतरायी के पश्चात् और पत्तन न्यास द्वारा उसको अपने हाथ में लेने के पश्चात् माल पर उपार्जित विलंबन/भंडारण प्रभार का भुगतान माल के आयातक, परेषिती, स्वामी द्वारा किया जायेगा।"
- (ii) पीठ ने आगे यह निर्णय भी दिया कि पत्तन न्यास माल को निकालने के लिए बाध्य है और कंटेनरों को पत्तन के कार्यकलापों, पोत यातायात आदि पर सुविचार करते हुए प्रत्येक मामले के तथ्यों के आधार पर 'अल्प समय' में लौटाये। पत्तन न्यास निकाले गए माल के लिए स्थान की कमी का सहारा लेने का हकदार नहीं है। यदि निकाला गया माल, उसके स्वामी अथवा उसके लिए अधिकृत व्यक्ति द्वारा एक निर्धारित समय के भीतर उठाया नहीं जाता और/या पत्तन न्यास की देयताओं का भुगतान नहीं किया जाता, तब पत्तन न्यास ऐसे माल को, निर्धारित समय सीमा की समाप्ति के पश्चात् बेच सकता है। इस संबंध में, पत्तन न्यास को विवेक से कार्य करना चाहिए और उसे माल की अभिरक्षा लेने की तारीख से यथोचित समयावधि के भीतर माल को बेचने का प्रयास करना चाहिए। इस प्रकार की गई बिक्री से प्राप्त राशि को ऐसे प्रभारों के प्रति समंजित किया जाए।

- (iii) अतः इस निर्णय ने अनक्लीयर्ड माल के लिए पत्तन न्यास द्वारा लगाये गए भू-भाटक के संबंध में स्टीमर एजेंट के दायित्व से संबंधित चिरकालिक मुद्दे का समाधान कर दिया है। इससे पोत स्वामियों और स्टीमर एजेंटों को राहत मिली है जिन्हें अनक्लीयर्ड माल के लिए महापत्तनों द्वारा भू-भाटक के लिए दायित्व का भाजन बना दिया जाता था। इस प्रकार, शीर्ष न्यायालय ने चिरकालिक विवादास्पद मुद्दे को स्पष्ट कर देने से यह समाधान हो गया कि यदि परेषिती/आयातक द्वारा माल की निकासी नहीं की जाती तो भंडार प्रभारों का भुगतान कौन करेगा और द्विअर्थकता के लिए कोई स्थान नहीं छोड़ा है तथा यह स्पष्ट कर दिया है कि एक बार पत्तन परिसर में माल का भंडार किये जाने पर उनका अंतर्बंधन माल के स्वामी अथवा इसे संबंधित अन्य किसी व्यक्ति से ही होगा न कि स्टीमर एजेंट/कंटेनर लाइन से। न्यायालय ने अभिरक्षक को सौंपे गए माल के परित्याग से संबंधित भंडारण और अन्य संबंधित प्रभारों के भुगतान से पोत स्वामी/शिपिंग एजेंटों को मुक्त कर दिया है।
- (iv) इसके अतिरिक्त, शीर्ष न्यायालय ने यह निर्णय भी दिया है कि, कंटेनर जिसे लौटाया ही जाना है एक आधान है, जिसके द्वारा माल को भारत में लाया गया है। इसे सुविचार में लेते हुए, कि कंटेनर या तो परेषिती, शिपिंग एजेंट, पोत स्वामी से संबंधित है अथवा किसी अन्य व्यक्ति से संबंधित है जिसने उसे किराये पर दिया है। पत्तन का यह कर्तव्य होगा कि उसे सौंपे गए प्रत्येक कंटेनर को खाली कराये और खाली कंटेनरों को यथा व्यवहारिक अल्प समय में ऐसे किसी व्यक्ति को लौटाये। माननीय उच्चतम न्यायालय ने इसकी अधिनियम सीमा कार्गो की उतरायी की तारीख से 4 (चार) माह निर्धारित की है। उन मामलों में जहां माल का स्वामी/अधिकृत व्यक्ति माल की सुपुर्दगी लेने नहीं आता तो वह ऐसे कंटेनर को खाली करेगा।
- (v) माननीय उच्चतम न्यायालय ने अपने निर्णय तक पहुंचने के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (एमपीटी) और सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 ("सीमाशुल्क अधिनियम") पर आद्योपांत सुविचार किया है। इससे भंडारण प्रभारों के लिए पत्तन के प्रति 'पोत स्वामी और एजेंट' के मुद्दे पर अत्यावश्यक स्पष्टीकरण भी मिल गया है।
- (vi) अध्यक्ष, न्यासी मंडल, कोचीन पत्तन न्यास बनाम मैसर्स आरबी स्टार मेरीटाइम एजेंसीज़ प्राइवेट लिमिटेड व अन्यो के मामले में उक्त निर्णय ने अंतिम रूप से निर्धारित कर दिया है कि जहां कार्गो पत्तन की अभिरक्षा में रखा जाता है वहां परित्यक्त/अदावाकृत कार्गो के संबंध में पत्तन द्वारा आरोपित भंडारण प्रभार के भुगतान के लिए पोत स्वामी अथवा एजेंट उत्तरदायी नहीं है।
- (vii) इन निष्कर्षों से यह स्थिति दृढ़ होती है कि माल के एक बार पत्तन की अभिरक्षा में सुपुर्द कर दिये जाने पर, पत्तन माल के किन्हीं प्रभारों के लिए पोत स्वामी/पोत एजेंट/स्टीमर एजेंट को नहीं कह सकता। अतः बोर्ड के परिसर में पड़े माल का अंतर्बंधन उस माल के स्वामी अथवा किसी अन्य पात्र व्यक्ति से होगा न कि कंटेनर लाइन के साथ।
- (viii) इसलिए, सीएचपीटी और सीसीटीपीएल का यह कर्तव्य है कि वे कार्गो को कंटेनर से निकाले और खाली कंटेनर को टीएसएसपीएल/कंटेनर लाइन को टीएसएसपीएल को तथा कथित प्रभारों के बिना तत्काल लौटाएं।
- (ix) यह निवेदन है कि टीएसएसपीएल को एक वाहक के रूप में, भंडारण प्रभारों के लिए उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता और भंडारण प्रभारों के शीर्ष के अंतर्गत की गई कटौतियां अवैध है और देश के कानून, संविधि नियमों और विनियमों का उल्लंघन है।
- (x) उपरोक्त तथ्यों और दलीलों पर सुविचार करके कि—
- (क) प्राधिकरण के दरमान उस मामले में लागू होते हैं जहां कंटेनर जन्त न होने अथवा सीमाशुल्क की जांच पड़ताल के अधीन न होने पर लेबे समय से पड़ा हो और उसका कार्गो के वास्तविक स्वामी द्वारा भुगतान किया जायेगा न कि कंटेनर लाइन द्वारा। इसलिए, डीआरआई की जांच-पड़ताल के प्रयोजन से पत्तन परिसर में पड़े कंटेनर संख्या आरडब्ल्यूएयू 24089198 के प्रति लगाये गए प्रभार गैर-कानूनी हैं, चूंकि कंटेनर याई में डीआरआई जांच पड़ताल की प्रक्रिया के अनुपालन में रखा गया था। देश के कानून के अनुसार टीएसएसपीएल किसी भी सांविधिक जांच-पड़ताल में सहयोग देने के लिए बाध्य है।
- (ख) एक वाहक के रूप में टीएसएसपीएल को भंडारण प्रभारों के लिए उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता और भंडारण प्रभार शीर्ष के अंतर्गत की गई वर्तमान मांग पूर्णतः अवैध है और सांविधिक नियमों और विनियमों का उल्लंघन है।
- (ग) सीसीटीपीएल को यह पता होना चाहिए था कि सीमाशुल्क ने कंटेनर का जन्त नहीं किया बल्कि उसके अंदर भरे गए कार्गो को जन्त किया था।

- (घ) माननीय उच्चतम न्यायालय के सिविल अपील संख्या 2018 की 2525 में दिये गए निर्णय का अनुपालन करते हुए,

प्राधिकरण से विनिम्न अनुरोध है कि वे सीसीटीपीएल द्वारा की गई मांग को अवैध घोषित करे और को कंटेनर संख्या आरडब्ल्यूएयू 2408198 को तुरंत रिलीज करने तथा टीएएसएसपीएल पर आरोपित पूरी राशि/प्रभारों को त्याग देने का निर्देश दे।

8.1. सीसीटीपीएल ने भी 24 सितंबर, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा अपना लिखित निवेदन प्रस्तुत किया और मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) और मैसर्स श्री लक्ष्मी स्टील और अन्यो के बीच के मामले में सिविल अपील संख्या 2017 की 9831-32 में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा 27 जुलाई 2017 को दिये गए निर्णय की प्रति भी भेजी।

8.2. सीसीटीपीएल ने अपने उक्त संदर्भित ई-मेल में यह सूचित किया है कि सीसीटीपीएल ने अपने वकील के माध्यम से एक सौहार्दपूर्ण निपटान के लिए टीएएसएसपीएल से संपर्क किया था वे सौहार्दपूर्ण निपटान के प्रति अनिच्छुक थे अपितु मांग की कि प्रभारों की अदायगी के बिना कंटेनर की सुपुर्दगी पर जोर दिया गया।

8.3. सीसीटीपीएल द्वारा दिये गये लिखित निवेदन इस प्रकार है:

- (i) टीएएसएसपीएल ने कंटेनर संख्या आरडब्ल्यूएयू 2408198 के संबंध में सीसीटीपीएल द्वारा भू-भाटक/कंटेनर भंडारण प्रभारों के लगाये जाने को चुनौती देते हुए माननीय प्राधिकरण के समक्ष 16 जून एक अभ्यावेदन दायर किया।
- (ii) यह घोषित किया गया था कि उक्त कंटेनर में मिट्टी से बना हस्तशिल्प सामान है। लेकिन, राजस्व आसूचना निदेशालय के अधिकारियों द्वारा उक्त कंटेनर के वाहक ट्रक को रोके जाने पर और उक्त कंटेनर के खोले जाने पर यह पाया गया कि उसमें लाल चंदन के 472 बैग हैं जो निर्यात के लिए प्रतिबंधित हैं। कार्गो के साथ कंटेनर को 14 फरवरी 2007 को डीआरआई द्वारा जब्त कर लिया गया और वह पत्तन परिसर में आगामी जांच पड़ताल के लिए रख दिया गया।
- (iii) तदनंतर, सीमाशुल्क विभाग द्वारा न्यायनिर्णय कार्रवाई आरंभ की गई और संयुक्त सीमाशुल्क, त्रिची द्वारा 30.04.2010 को एक आदेश पारित किया गया जिसमें लाल चंदन के कार्गो को जब्त करने के साथ ही विभिन्न पक्षों पर शास्तियां भी आरोपित की गईं। टीएएसएसपीएल के विरुद्ध न्यायनिर्णय कार्रवाई को समाप्त कर दिया गया और कंटेनर को टीएएसएसपीएल को रिलीज करने का आदेश दिया गया।
- (iv) इसी बीच, यह तथ्य कि लाल चंदन का कार्गो और उक्त कंटेनर सीसीटीपीएल में पड़े हैं और जैसा दरमानों में अपेक्षित है, सीसीटीपीएल ने टीएएसएसपीएल से भंडारण प्रभारों के भुगतान की मांग की।
- (v) लेकिन टीएएसएसपीएल ने सीसीटीपीएल और सीएचपीटी को एक अभ्यावेदन दिया और अनुरोध किया कि इस तथ्य पर कि कंटेनर को सीमाशुल्क विभाग द्वारा कंटेनर को रिलीज करने तथा कार्गो को रोके रखने के आदेश पर कंटेनर भंडारण प्रभारों का परित्याग कर दिया जाए और कि कंटेनर के संबंध में, टीएएसएसपीएल की ओर से कर्मिष्ठता में कोई कमी या दोष नहीं था।
- (vi) लेकिन, चूंकि सीसीटीपीएल दिशानिर्देश 2005 के खंड 5.8.3 के साथ पठित प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरमानों का पैरा 3.12.11 के निबंधनों के अंतर्गत कंटेनर भंडारण प्रभारों के भुगतान की मांग करने और तब अपने परिसर से उसे हटाने का हकदार था। सीसीटीपीएल ने टीएएसएसपीएल के परित्याग के अनुरोध का अस्वीकार कर दिया।
- (vii) तत्पश्चात्, टीएएसएसपीएल ने 3.12.2011 को प्राधिकरण के समक्ष अभ्यावेदन दायर किया। कोई उत्तर प्राप्त न होने पर टीएएसएसपीएल ने माननीय मद्रास उच्च न्यायालय में 2012 की रिट याचिका संख्या 11020 दायर की।
- (viii) सीसीटीपीएल ने उक्त रिट याचिका पर दरमानों और प्राधिकरण द्वारा जारी 2005 के दिशानिर्देशों के आधार पर और इसके साथ महापत्तन न्यास अधिनियम, जिसके अंतर्गत प्राधिकरण का गठन हुआ है, के आधार पर प्रतिवाद किया कि प्राधिकरण के पास अपीलीय उपचार की कोई व्यवस्था नहीं की गई है।
- (ix) रिट याचिका का निपटान 13 फरवरी 2020 के आदेश द्वारा किया गया जिसके द्वारा प्राधिकरण को रिट याचिका के सभी पक्षों को पर्याप्त अवसर देते हुए टीएएसएसपीएल की 16.6.2011 को की गई अपील का निपटान करने और मामले के गुण-दोषों तथा कानून के अनुसार अंतिम आदेश पारित करने का निर्देश दिया गया।
- (x) ऐसे निर्देशों के अनुपालन में प्राधिकरण ने 1.12.2020 को वीडियो कान्फ्रेंसिंग के माध्यम से सुनवाई की जिसमें सीसीटीपीएल के वकील ने प्राधिकरण के समक्ष अपने मौखिक निवेदन रखे।

(xi) **अभ्यावेदन/“अपील”की समर्थनीयता –**

सीसीटीपीएल ने निवेदन किया है कि प्राधिकरण का गठन महापत्तन न्यास अधिनियम के अध्याय V/क द्वारा हुआ था। इसलिए प्राधिकरण उक्त अध्याय से अपना अधिकार क्षेत्र प्राप्त करता है जिसमें महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 47क से 47ज तक शामिल हैं। अपने गठन के अनुसार, प्राधिकरण महापत्तन न्यास अधिनियम और शर्त कथन के अंतर्गत देश में या महापत्तन न्यासों द्वारा अथवा किसी अन्य व्यक्ति द्वारा जैसे सीसीटीपीएल को महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अंतर्गत कुछ सेवाएं प्रदान करने के लिए प्राधिकृत किया गया है, जिनके अधीन महापत्तन न्यास अथवा ऐसे अन्य व्यक्ति ऐसी सेवाओं को निष्पादन के प्रभार एकत्र करने के लिए दरमान तैयार करने की शक्तियां और अधिकार क्षेत्र प्राप्त करता है।

प्राधिकरण द्वारा निष्पादित की जाने वाली शक्ति प्राधिकार और अधिकारक्षेत्र से संबंधित उक्त अधिनियम में अंतर्विष्ट उपबंध प्रदान की गई सेवाओं के संबंध में प्रभारों के लिए की गई मांग या उगाही से संपीड़ित किसी व्यक्ति द्वारा की गई किसी अपील की व्यवस्था नहीं करते। इसलिए, प्राधिकरण जो एक संविधि के अंतर्गत गठित है, उस संविधि से इतर नहीं जा सकता जो उस संविधि में निहित है। इसलिए, यह सविनय निवेदन है कि टीएएसएसपीएल कोई अभ्यावेदन अथवा अपील या इसका नाम कुछ भी हो, करने का पात्र नहीं है।

निस्संदेह यह सच है कि माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने अपने 13 फरवरी 2020 के आदेश के द्वारा टीएएसएसपीएल द्वारा 16.6.2011 को किये गए अभ्यावेदन पर प्राधिकरण को सुविचार करने का निर्देश पारित किया है परंतु उक्त निर्देश इस पात्रता के अंतर्गत है कि प्राधिकरण “गुणदोष और कानून के अनुसार” आदेश पारित करे। ऐसे निर्देश को टीएएसएसपीएल द्वारा यह नहीं मान लेना चाहिए कि माननीय उच्च न्यायालय ने अपील पर सुविचार करने के लिए प्राधिकरण को अधिकारक्षेत्र दे दिया था और सीसीटीपीएल जैसे सांविधिक अभिरक्षक द्वारा कंटेनर भंडारण प्रभारों पर निर्णय दिया जाये।

दूसरे शब्दों में, जबकि उक्त अधिनियम की धारा 48 के अंतर्गत, प्राधिकरण महापत्तनों और अन्य ऐसे व्यक्तियों द्वारा उगाहे जाने वाले प्रभारों और ऐसे प्रभारों और ऐसे प्रभारों को एकत्र करने से संबंधित कुछ शर्तों के निर्धारण को अधिसूचित करने का अधिकार रखता है, ऐसे प्रभारों के परित्याग की स्वीकृति देने का कार्यक्षेत्र प्राधिकरण का नहीं है। परिणामस्वरूप, टीएएसएसपीएल भंडारण प्रभारों के परित्याग के लिए प्राधिकरण से निर्देश प्राप्त करने का पात्र नहीं है।

(xii) **प्राधिकरण के 2005 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत टीएएसएसपीएल का भुगतान करने का दायित्व—**

सीसीटीपीएल ने निवेदन किया है कि, जैसा ऊपर बताया गया है, प्राधिकरण ने न केवल दरमान अधिसूचित किये हैं, अपितु, समय-समय पर दिशानिर्देश भी जारी किये हैं। परित्यक्त कंटेनरों अथवा ऐसे कंटेनरों के संबंध में जिन्हें सीमाशुल्क विभाग द्वारा न्यायनिर्णय कार्यवाही आरंभ की गई थी और बाद में उन्हें रिलीज कर दिया, भंडारण प्रभार 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 5.8.3 (iv) के अंतर्गत कंटेनर लाइन जैसे यह प्रतिवादी अथवा उनके एजेंट तब तक भंडारण प्रभारों का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी हैं जब तक उन्हें टर्मिनल प्रचालक के परिसर से हटा नहीं लिया जाता। तुरंत संदर्भ के लिए 2005 के दिशानिर्देशों का संबंधित भाग नीचे उद्धरित किया जाता है:

*“जहां सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर जव्त किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तो भंडारण प्रभार उस दिन, जब सीमाशुल्क लाइन द्वारा आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करने और खाली करने और हुलाई की लागत का वहन करने के अधीन कार्गो निर्मुक्त करने का आदेश जारी करता है, से लागू होना बंद हो जाएगा। अन्यथा, जहां कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क आवद्ध क्षेत्र में हटाया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा।”*

दरमानों के संबंधित उपबंध से यह स्पष्ट हो गया होगा कि सीसीटीपीएल कंटेनर लाइन से तब तक सांविधिक मांग और भंडारण प्रभारों की वसूली के लिए दायी है जिसमें सीएचपीटी को रायल्टी का हिस्सा भी शामिल है, जब तक कि वास्तव में टर्मिनल से हटा नहीं लिया जाता इस तथ्य के होते हुए भी कि न्यायनिर्णय अधिकारी ने सीमाशुल्क अधिनियम के अंतर्गत संरोध से कंटेनर को मुक्त कर दिया था।

(xiii) **टीएएसएसपीएल के उत्तरदायित्व पर माननीय उच्चतम न्यायालय के निर्णय—**

सुनवाई के दौरान, टीएएसएसपीएल के प्रतिनिधि ने कोचीन पत्तन न्यास बनाम आर.बी. स्टार मेरीटाइम एजेंसीज (प्रा.) लि. और अन्य के मामले में 2018 की सिविल अपील संख्या 2525 में माननीय उच्चतम न्यायालय के 05.08.2020 के निर्णय पर भरोसा करते हुए तर्क रिया कि जहां तक विलंबन प्रभार अथवा भू-भाटक प्रभारों का संबंध है यह केवल कार्गो के हित में है जैसे पोतवणिक अथवा प्राप्तकर्ता, वे ही ऐसे प्रभारों का भुगतान करने के उत्तरदायी हैं।



लेकिन, आदरपूर्वक यह निवेदन किया जाता है कि जबकि उक्त निर्णय उस प्रतिज्ञा के लिए प्राधिकार है जहां कार्गो से संबंधित भंडारण प्रभार अथवा विलंबन प्रभार हमेशा आयातक द्वारा दिये जाते हैं और कंटेनर लाइन अथवा वाहक को उत्तरदायी नहीं ठहराया जाता, लेकिन, उक्त निर्णय में माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने उस कंटेनर जो उतरा है और जिसे पत्तन प्राधिकारी द्वारा खाली किया जाना है परंतु जहां तक कंटेनर के किराये पर अथवा कंटेनर लाइन से संबद्ध होने का प्रश्न है, यदि उस कंटेनर में कार्गो भरा गया है और उसे सीमाशुल्क विभाग द्वारा जब्त कर लिया जाता है तो कंटेनर और कार्गो के भंडारण प्रभारों के भुगतान के लिए कंटेनर लाइन तब तक जिम्मेदार है जब तक उन्हें हटा नहीं लिया जाता (उक्त निर्णय का पैरा 82(5) देखें)।

इस संबंध में, सीसीटीपीएल मुंबई पत्तन न्यास बनाम श्री लक्ष्मी स्टील के मामले में सीडीजे 2017 एससीसी पृष्ठ 859 में माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पहले दिये गए एक निर्णय पर भरोसा करता है जहां माननीय उच्च न्यायालय ने स्पष्ट तौर पर निर्णय दिया है कि कंटेनर लाइन भंडारण प्रभारों के भुगतान के लिए जिम्मेदार है। वास्तव में, उक्त निर्णय में सीमाशुल्क क्षेत्र विनियमावली 2009 में कार्गो प्रहस्तन के विनियम 6 (i) (I) का उल्लेख भी किया है जिसके द्वारा सीमाशुल्क विभाग ने वाहक अथवा कंटेनर लाइन को प्रभारों को परिव्यक्त करने के लिए इस आधार पर कहा कि सीमाशुल्क अधिनियम विभाग को भंडारण अथवा विलंबन प्रभारों को परिव्यक्त करने का निदेश नहीं देता। [देखें निर्णय का पैरा 23 और 47]

इसलिए, प्राधिकरण द्वारा जारी दिशानिर्देश और दरमान ही वे आधार हैं जिनके आधार पर भंडारण प्रभार अथवा संरोध प्रभार का निर्धारित किया जा सकेगा। जब दरमान और महापत्तन न्यास अधिनियम ऐसे प्रभारों के परित्याग पर विचार नहीं करते, टीएसएसपीएल प्राधिकरण के समक्ष यथाबांछित किसी राहत का पात्र नहीं है।

(xiv) अतः यह प्रार्थना की जाती है कि प्राधिकरण उक्त अभ्यावेदन/“अपील” और समर्थनीयता को खारिज करने और न्याय करे।

8.4. सीसीटीपीएल द्वारा अपने निवेदन में यथा संदर्भित उच्चतम न्यायालय के निर्णय का प्रभावी भाग इस प्रकार है:-

“46. इसलिए हमारी राय है कि यद्यपि डीआरआई और सीमाशुल्क प्राधिकारियों की ओर से कुछ विलंब हुआ, प्रतिवादी - आयातक मामले में विलंब के दोषी हैं और इसलिए वे यह दावा नहीं कर सकते कि वे विलंबन और संरोध प्रभारों का भुगतान करने के उत्तरदायी नहीं हैं। हम, तथापि, यह स्पष्ट करते हैं कि प्रतिवादी - आयातक अधिनियम की धारा 53 के अंतर्गत विलंब शुल्क और अन्य प्रभारों से छूट और परिहार के लिए मुंबई पत्तन न्यास को संपर्क के लिए स्वतंत्र हैं और धारा 53 के अंतर्गत प्रतिवादी-आयातक के मामले पर विचार करते समय बोर्ड सहानुभूतिपूर्वक विचार कर सकता है।

47. जहां तक शिपिंग लाइन के संरोध प्रभारों का संबंध है, हमने ऊपर जो कुछ पाया है उसके अतिरिक्त, हमारी राय है कि उच्च न्यायालय को रिट कार्यवाही में डीआरआई/सीमाशुल्क के शिपिंग लाइन को संरोध प्रभारों का भुगतान प्रतिवादी-आयातक और शिपिंग लाइन के बीच हुए करार के आधार पर होता है।

ऊपर की गई चर्चा के आधार पर अपीलें मंजूर की जाती हैं। उच्च न्यायालय के निर्णय को अपास्त किया जाता है और प्रतिवादी-आयातकों द्वारा दायर याचिकाओं को खारिज किया जाता है। लागत के संबंध में कोई आदेश नहीं। लंबित आवेदन (नौ), यदि कोई हों, निपटाया गया समझा जाए।”

9.1. टीएसएसपीएल के प्रत्येक लिखित निवेदन की प्रति और टीएसएसपीएल द्वारा संदर्भित उच्चतम न्यायालय के निर्णय की एक प्रति हमारे 07 जनवरी, 2021 के पत्र के द्वारा सीसीटीपीएल को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई। इसी प्रकार, सीसीटीपीएल के प्रत्येक लिखित निवेदन और सीसीटीपीएल द्वारा संदर्भित उच्चतम न्यायालय के निर्णय की प्रति हमारे 07 जनवरी, 2021 के पत्र के द्वारा टीएसएसपीएल को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई।

9.2. इस संबंध में, सीसीटीपीएल ने 13 जनवरी, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा टीएसएसपीएल के 5 जनवरी, 2021 के लिखित निवेदनों का उत्तर दिया। सीसीटीपीएल का उत्तर इस प्रकार है:-

(i) सीसीटीपीएल उसमें लगाए गए सभी अभिकथनों को नकारता है और 24 दिसंबर, 2020 के अपने लिखित निवेदनों को दोहराता है जिन्हें इस प्रतिकार एक अनिवार्य अंग के रूप में समझा जाए।

(ii) पुनरावृत्ति के जोखिम पर, यह निवेदन किया जाता है कि 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 5.8.3(iv), जो परिव्यक्त कंटेनरों अथवा ऐसे कंटेनर जिनके संबंध में सीमाशुल्क विभाग द्वारा न्यायनिर्णय कार्रवाई आरंभ की गई थी और बाद में रिलीज करने के आदेश जारी किए गए थे, कंटेनर लाइन अथवा उनके एजेंटों का भंडारण प्रभार का तब तक भुगतान दायित्व है जब तक उनको टर्मिनल ऑपरेटर जैसे सीसीटीपीएल के परिसर से हटा नहीं लिया जाता।

- (iii) टीएएसएसपीएल ने कोचीन पत्तन न्यास बनाम आरबी स्टार मेरीटाइम एजेंसीज प्रा. लि. और अन्यो के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के हाल ही में 05.08.2020 सुनाए गए निर्णय पर भरोसा जताया है और उक्त निर्णय के संबंधित भाग का उद्धरण लिये है और निवेदन किया है कि माल के उतारे जाने पर और पत्तन द्वारा उसका प्रभार लिए जाने पर उपर्जित विलंबन शुल्क/भंडारण प्रभार माल के आयातक, परेषिती अथवा स्वामी द्वारा भुगतान किए जाएंगे। ऐसा करते समय टीएएसएसपीएल का यह तर्क है कि क्लीयर न किए गए माल के लिए पत्तन न्यास द्वारा लगाए गए भू-भाटक के लिए स्टीमर एजेंट के दायित्व के बारे में चिरकालिक मुद्दा निर्णित नहीं था उसे पोत स्वामी और स्टीमर एजेंट के पक्ष में राहत दी गई है।
- (iv) इस संबंध में, यह निवेदन है कि कार्गो और कंटेनर के विषय में भंडारण प्रभार और विलंबन प्रभारों के भुगतान के दायित्व में स्पष्ट अंतर है। उन मामलों में जहां प्रश्न कार्गो के प्रभारों के इर्द-गिर्द घूमता है के भुगतान का संबंध है ऐसा हो सकता है कि आयातक अथवा वाहक/कंटेनर लाइन को ऐसे उत्तरदायित्व में बांधा नहीं जा सकता हो। समानांतर स्तंभ में, यह नोट किया जाए कि जहां प्रभार कंटेनर के भंडारण के कारण लगते हैं निश्चय ही कंटेनर लाइन अथवा उसका एजेंट कंटेनर टर्मिनल को ऐसे प्रभारों का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होंगे और कि कंटेनर टर्मिनल को इस बारे में उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता। अतः उक्त निर्णय इस मामले की स्थितियों में लागू नहीं होगी जहां भंडारण प्रभार कंटेनर के हैं और इसका कोई पूर्ववर्ती संदर्भ उपलब्ध नहीं है।
- (v) इस संबंध में, सीसीटीपीएल मुंबई पत्तन न्यास बनाम श्री लक्ष्मी स्टील के मामले में सीडीजे 2017 एससीसी पृष्ठ 859 में माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पहले दिये गए एक निर्णय पर भरोसा करता है जहां माननीय उच्च न्यायालय ने स्पष्ट तौर पर निर्णय दिया है कि कंटेनर लाइन भंडारण प्रभारों के भुगतान के लिए जिम्मेदार है। वास्तव में, उक्त निर्णय में सीमाशुल्क क्षेत्र विनियमावली 2009 में कार्गो प्रहस्तन के विनियम 6 (i) (I) का उल्लेख भी किया है जिसके द्वारा सीमाशुल्क विभाग ने वाहक अथवा कंटेनर लाइन को प्रभारों को परिव्यक्त करने के लिए इस आधार पर कहा कि सीमाशुल्क अधिनियम विभाग को भंडारण अथवा विलंबन प्रभारों को परिव्यक्त करने का निदेश नहीं देता। यह मान भी लिया जाए कि कंटेनर किसी कंटेनर लाइन का है, चाहे वह इसके स्वामी है या नहीं, कंटेनर का स्वामी होने के नाते वाहक भंडार प्रभारों की राशि के भुगतान के लिए उत्तरदायी है।
- (vi) अतः यह दोहराया जाता है कि इसलिए, प्राधिकरण द्वारा जारी दिशानिर्देश और दरमान ही वे आधार हैं जिनके आधार पर भंडारण प्रभार अथवा संरोध प्रभार का निर्धारित किया जा सकेगा। जब दरमान और महापत्तन न्यास अधिनियम ऐसे प्रभारों के परित्याग पर विचार नहीं करते, टीएएसएसपीएल प्राधिकरण के समक्ष यथाबांछित किसी राहत का पात्र नहीं है।

9.3. इसी प्रकार टीएएसएसपीएल ने 14 जनवरी, 2021 के अपने ई-मेल के द्वारा सीसीटीपीएल के 24 दिसंबर, 2020 के लिखित निवेदनों का उत्तर दिया। टीएएसएसपीएल का उत्तर इस प्रकार है:

- (i) प्राधिकरण के समक्ष अभ्यावेदन/“अपील” की समर्थनीयता पर सीसीटीपीएल के तर्क के संबंध में यह बताया जाता है कि टीएएसएसपीएल को प्राधिकरण से संपर्क करने को बाध्य होना पड़ा क्योंकि टीएएसएसपीएल का कोई दोष न होने पर भी उस पर इतने भारी प्रभारों की उगाही डाल दी गई।
- (ii) यह भी कि यह विवाद सीसीटीपीएल द्वारा खड़ा किया गया है ताकि वे बिना किसी तथ्य अथवा विधिक सुविचार के अपने कृत्यों को उचित सिद्ध कर सकें और किसी न्यायनिर्णय निकाय द्वारा की जाने वाली समीक्षा से स्वयं को निरपराध ठहरा सकें। सीसीटीपीएल अपनी मनमर्जी से भंडारण प्रभारों की मांग नहीं कर सकता क्योंकि कंटेनर को एक सरकारी प्राधिकारी ने रोक रखा था न कि दीर्घकाल तक बेकार पड़ा रहा। भंडारण प्रभारों पर शीर्ष न्यायालय के निर्णय के अनुसार, माननीय उच्चतम न्यायालय ने यह अवलोकन किया है कि:-

“स्टीमर अथवा स्टीमर एजेंट द्वारा एक बार माल के पत्तन न्यास को सौंप दिए जाने और विधिवत् पृष्ठांकित कर दिए जाने पर, माल स्वामी को अथवा पृष्ठांकित को व्यक्तिगत रूप से सुपुर्दगी का उनका दायित्व समाप्त हो जाता है। यद्यपि परेषिती उस वाहक के संविदा का एक पक्षकार नहीं है, एक बार माल के रूप में संपत्ति उनको सौंप दिया जाने पर, वह पोत स्वामी को माल के स्वामी के रूप में भंडारण अथवा विलंब शुल्क अदा करने के प्रति उत्तरदायी हो जाता है।” न्यायालय उच्च न्यायालय के निष्कर्ष से भी सहमत था कि एमपीटी अधिनियम के उपबंधों का यह अर्थ नहीं लगाया जा सकता कि जब तक माल को सीमाशुल्क द्वारा क्लीयर नहीं किया जाता और उसकी सुपुर्दगी परेषिती द्वारा ले लिए जाने तक स्टीमर एजेंट ने माल की सुरक्षा का उत्तरदायित्व भी ले लिया है।”

- (iii) यह भी टीएएसएसपीएल ने प्राधिकरण के पास काफी लंबे समय तक मामले के लंबित पड़े रहने के बाद, अपने विधिक अधिकारों के परवर्तन के लिए 20125 की रिट याचिका संख्या 11020 के द्वारा माननीय उच्च न्यायालय को संपर्क किया।
- (iv) संविधान के अनुच्छेद 226 के अंतर्गत उच्च न्यायालय नागरिकों के मौलिक अधिकारों के प्रवर्तन अथवा "किसी अन्य उद्देश्य से किसी व्यक्ति अथवा प्राधिकारी के निर्देश, आदेश अथवा रिट जारी करने के अपने अधिकारों के भीतर है। इसलिए, प्राधिकरण से उसके अनुपालन की अपेक्षा की जाती है कि वह टीएएसएसपीएल की अपील पर योग्यतानुसार तीव्रता से निपटान करे।
- (v). इसके अतिरिक्त, सीसीटीपीएल ने प्राधिकरण के 2005 के दिशानिर्देश के अंतर्गत याचिकाकर्ता द्वारा भुगतान करने के दायित्व पर विवाद खड़ा किया है। इस संबंध में, यहां यह दोहराया जाना आवश्यक है कि इस तथ्य की वजह से वि. सीसीटीपीएल ने टीएएसएसपीएल के कंटेनर को रिलीज करने से मना कर देने पर टीएएसएसपीएल को उपरोक्त दिशानिर्देशों के अनुसरण में अपने दायित्वों का निर्वहन करने से रोका जा रहा है। इसके स्थान पर, टीएएसएसपीएल से अनुचित भंडारण प्रभारों को ँठने के लिए सीसीटीपीएल ने आवश्यकता से अधिक समय तक कंटेनर को रोक रखा है।
- (vi) इस संबंध में यहां यह दोहराना आवश्यक हो जाता है कि, टीएएसएसपीएल ने सीमाशुल्क आयुक्त से हमारे कंटेनर को रिलीज करने की अनुमति प्राप्त कर ली थी, क्योंकि यह सीमाशुल्क की जांच का हिस्सा नहीं था। इस आदेश के बावजूद, सीसीटीपीएल द्वारा कंटेनर को रिलीज नहीं किया गया था। तत्पश्चात्, टीएएसएसपीएल ने सीसीटीपीएल के समक्ष सीमाशुल्क आयुक्त का वह आदेश प्रस्तुत कर दिया जिसमें टीएएसएसपीएल के सभी कार्रवाईयों से मुक्त कर दिया गया था और अविलंब कंटेनर रिलीज करने का निर्देश दिया। यद्यपि यह आदेश प्रस्तुत किया गया, सीसीटीपीएल ने भंडारण प्रभारों के अपफ्रंट भुगतान के बिना कंटेनर को रिलीज करने से मना कर दिया।
- (vii) यह निवेदन है कि कंटेनर आरडब्ल्यूएयू2408198 को टीएएसएसपीएल के दोष के कारण नहीं रोका गया अपितु सीमाशुल्क कार्रवाई के कारण रोका गया था। इसलिए, डीआरआई जांच पड़ताल के कारण पत्तन में पड़े कंटेनर संख्या आरडब्ल्यूएयू2408198 के प्रति प्रभार लगाया जाना सीसीटीपीएल की ओर से अवैध है। आगे और, यह भी नोट किया जाए कि केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सीमाशुल्क बोर्ड, (भारत सरकार, वित्त मंत्रालय, राजस्व विभाग) के संख्या 450/61/93 के अंतर्गत जारी 25 जुलाई 1995 के परिपत्र संख्या 84/95 के अनुसार, यह घोषित और स्पष्ट किया है कि जांच-पड़ताल के बहाने लंबी अवधि के लिए किसी प्राधिकरण द्वारा रोका जाना अनुचित है और कंटेनर एजेंट के लिए दुर्वहनीय है।
- (viii) अध्यक्ष, न्यासी मंडल, कोचीन पत्तन न्यास बनाम आरबी स्टार मेरीटाइम एजेंसीज प्राइवेट लिमिटेड और अन्य की 2018 की सिविल अपील संख्या 2525 में माननीय उच्चतम न्यायालय के नवीनतम निर्णय के साथ पठित उक्त निवेदनों के आधार पर, सीसीटीपीएल द्वारा उठाया गया विवाद कानून की दृष्टि में टिक नहीं सकेगा।
- (ix) सीसीटीपीएल ने टीएएसएसपीएल की उत्तरदायिता पर उच्चतम न्यायालय के निर्णयों के संदर्भ में बताया किया है। यह निवेदन किया जाना आवश्यक है कि सीसीटीपीएल द्वारा दिए गए तर्क आधारहीन और गलत हैं। सीसीटीपीएल मुंबई पत्तन न्यास बनाम श्री लक्ष्मी स्टील के मामले में भरोसा किया है जहां कंटेनर लाइन को भंडारण प्रभारों की अदायगी के लिए उत्तरदायी ठहराया गया है, यह निवेदन किया जाता है:-
- (क) प्रथम, यह निवेदन किया जाता है कि उस निर्णय में निर्णायक रूप से यह नहीं सुनाया गया कि भंडारण प्रभारों के भुगतान के लिए कंटेनर उत्तरदायी है, जैसा कि प्रतिवादियों द्वारा बताया गया है।
- (ख) सीसीटीपीएल ने निर्णय के पैरा 47 पर भरोसा किया है कि जिसमें माननीय उच्चतम न्यायालय ने निर्णय दिया कि उच्च न्यायालय डीआरआई/सीमाशुल्क को शिपिंग लाइन को संरोध प्रभारों का भुगतान करने के लिए नहीं कह सकता। इसके अतिरिक्त यह निर्णय भी दिया गया कि भंडारण प्रभारों का भुगतान आयातक और शिपिंग लाइन के बीच हुए संविदा के आधार पर होता है। इसलिए, इस पैरा में शिपिंग लाइन की देयता के संदर्भ में कुछ भी निर्णायक नहीं था, जैसा प्रतिवादियों ने प्रस्तुत किया है।
- (ग) दूसरे, पैरा 23 में, इस निर्णय में सुनाया गया है कि संविधि के अंतर्गत गठित प्राधिकरण जैसे पत्तन न्यास अपनी अभिरक्षा में रखे आयातित माल के लिए विलंब शुल्क, प्रभार का पात्र है और आयातक अथवा परेषिती को उसके लिए उत्तरदायी ठहरा सकता है। इसलिए, सुनाये गए निर्णय से प्रतिवादियों को यह नहीं समझ लेना चाहिए कि पत्तन न्यास भंडारण और अन्य प्रभार

कंटेनर लाइन से वसूलने का पात्र है, चूंकि इसमें स्पष्ट तौर पर आयातक और परेषिती उत्तरदायी पक्ष ठहराए गए हैं।

- (x) इसके अतिरिक्त, सीसीटीपीएल ने अध्यक्ष, न्यासी मंडल, कोचीन पत्तन न्यास बनाम आरबी स्टार मेरीटाइम एजेंसीज प्राइवेट लिमिटेड और अन्य की 2018 की सिविल अपील संख्या 2525 में माननीय उच्चतम न्यायालय के (दिनांक 05/05/2020) पैरा 82(5) के संदर्भ में निराधार कथन किया है जिसकी प्रतिवादियों द्वारा गलत व्याख्या की गई है यह दोहराना आवश्यक हो जाता है कि उक्त निर्णय में यह सुनाया गया है कि “माल के उतारे जाने के पश्चात् और पत्तन न्यास द्वारा उसे देखरेख में ले लेने पर माल पर उपार्जित होने वाला विलंब शुल्क/भंडारण प्रभार का भुगतान आयातक, परेषिती, माल के स्वामी द्वारा किया जाएगा।”
- (xi) आगे और पीठ ने यह भी सुनाया कि पत्तन न्यास माल को निकालने के लिए बाध्य है और कंटेनरों को पत्तन के कार्यकलापों, पोत यातायात आदि पर सुविचार करते हुए प्रत्येक मामले के तथ्यों के आधार पर ‘अल्प समय’ में लौटाये। पत्तन न्यास निकाले गए माल के लिए स्थान की कमी का सहारा लेने का हकदार नहीं है। यदि निकाला गया माल, उसके स्वामी अथवा उसके लिए अधिकृत व्यक्ति द्वारा एक निर्धारित समय के भीतर उठाया नहीं जाता और/या पत्तन न्यास की देयताओं का भुगतान नहीं किया जाता, तब पत्तन न्यास ऐसे माल को, निर्धारित समय सीमा की समाप्ति के पश्चात् बेच सकता है। इस संबंध में, पत्तन न्यास को विवेक से कार्य करना चाहिए और उसे माल की अभिरक्षा लेने की तारीख से यथोचित समयावधि के भीतर माल को बेचने का प्रयास करना चाहिए। इस प्रकार की गई बिक्री से प्राप्त राशि को ऐसे प्रभारों के प्रति समंजित किया जाए।

अतः इस निर्णय ने अनक्लीयर्ड माल के लिए पत्तन न्यास द्वारा लगाये गए भू-भाटक के संबंध में स्टीमर एजेंट के दायित्व से संबंधित चिरकालिक मुद्दे का समाधान कर दिया है। इससे पोत स्वामियों और स्टीमर एजेंटों को राहत मिली है जिन्हें अनक्लीयर्ड माल के लिए महापत्तनों द्वारा भू-भाटक के लिए दायित्व का भाजन बना दिया जाता था।

- (xii) इसके अतिरिक्त, शीर्ष न्यायालय ने यह निर्णय भी दिया है कि, कंटेनर जिसे लौटाया ही जाना है एक आधान है, जिसके द्वारा माल को भारत में लाया गया है। इसे सुविचार में लेते हुए, कि कंटेनर या तो परेषिती, शिपिंग एजेंट, पोत स्वामी से संबंधित है अथवा किसी अन्य व्यक्ति से संबंधित है जिसने उसे किराये पर दिया है। पत्तन का यह कर्तव्य होगा कि उसे सौंपे गए प्रत्येक कंटेनर को खाली कराये और खाली कंटेनरों को यथा व्यवहारिक अल्प समय में ऐसे किसी व्यक्ति को लौटाये। माननीय उच्चतम न्यायालय ने इसकी अधिनियम सीमा कार्गो की उतराया की तारीख से 4 (चार) माह निर्धारित की है। उन मामलों में जहां माल का स्वामी/अधिकृत व्यक्ति माल की सुपुर्दगी लेने नहीं आता तो वह ऐसे कंटेनर को खाली करेगा।
- (xiii) अतः इसलिए यह प्रार्थना की जाती है कि प्राधिकरण टीएसएसपीएल की अपील पर सुविचार करके न्याय करने का कष्ट करे।

10. सीसीटीपीएल ने 25 नवंबर 2020 के अपने पत्र में प्रशुल्क दिशानिर्देशों ओर सीसीटीपीएल के दरमानों के उपबंधों की ओर ध्यान आकर्षित करवाया है। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का खंड 5.8.3 जो सीसीटीपीएल सहित बीओटी परिचालकों के प्रशुल्क निर्धारित के समय संगत थे, और सीसीटीपीएल के दरमान में समरूप उपबंध के रूप में शामिल है, नीचे पुनरुद्धरित किया जाता है:-

**“5.8.3. परित्यक्त एफसीएल कंटेनर/ पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्यक्ति की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर के उतरने के दिन से 75 दिनों तक, इसमें से जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा:**

- (i) परेषिती किसी भी समय परित्यक्ति का पत्र जारी कर सकता है।
- (ii) अगर परेषिती परित्यक्ति का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्यक्ति पत्र जारी कर सकता है कि,
- (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त करेगा और या तो उसे पत्तन परिसर से वापस लेगा अथवा हटाएगा; और
- (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा लेने के पूर्व कार्गो और कंटेनर पर संग्रहीत सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा।
- (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और ढुलाई तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उसके विफलता के मामले में कंटेनर

पर भंडारण प्रभार ऐसे समय तक लगाया जाना जारी रहेगा, जब तक कार्गो को खाली करने के लिए नौवहन लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं की जाती।

- (iv) जहां सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेना जब्त किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तो भंडारण प्रभार उस दिन, जब सीमाशुल्क लाइन द्वारा आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करने और खाली करने और ढुलाई की लागत का वहन करने के अधीन कार्गो निर्मुक्त करने का आदेश जारी करता है, से लागू होना बंद हो जाएगा। अन्यथा, जब कंटेनरों को लाइन/परेषिटी द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क आवद्ध क्षेत्र में हटाया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा।

11.1. इसी बीच, और जैसी पहले चर्चा की गई है, माननीय उच्च न्यायालय ने टीएएसएसपीएल द्वारा दायर विषयक रिट याचिका को 13 फरवरी, 2020 को निपटाया था। माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के अनुसार टीएएसएसपीएल के अभ्यावेदन को न्यायालय के आदेश की प्रति की प्राप्ति की तारीख से 12 सप्ताह में निपटाया जाना था। माननीय उच्च न्यायालय के आदेश की प्रति प्राधिकरण के कार्यालय में 21 दिसंबर, 2020 का प्राप्त हुई। इस प्रकार, टीएएसएसपीएल द्वारा 16 जून 2011 को दायर आवेदन का निपटान इस प्राधिकरण द्वारा 13 दिसंबर, 2020 (यानी 21 सितंबर, 2020 से 12 सप्ताह) तक किया जाना था।

11.2. इस संबंध में, यह बताया जाता है कि एमपीटी अधिनियम 1963 की धारा 50ग के अनुसार इस अधिनियम के अनुपालन में प्राधिकरण की प्रत्येक अधिसूचना, घोषणा, आदेश और विनियम सरकारी राजपत्र में प्रकाशित किये जाने होते हैं। यह भी कि राजपत्र में अधिसूचित आदेश द्विभाषी होने चाहिए। आदेश को हिंदी में अनुदित कराना होगा और तत्पश्चात आदेश का भारत के राजपत्र में अधिसूचना के लिए भेजा जाना होता है। इसमें कुछ समय लगने की संभावना होती है। उक्त प्रक्रिया में लगने वाले समय को सुविचार में लेते हुए इस प्राधिकरण के कार्यालय ने माननीय मद्रास उच्च न्यायालय के समक्ष 12 सप्ताह का और अतिरिक्त समय बढ़ाने के लिए आवेदन किया है ताकि यह प्राधिकरण संदर्भाधीन मामले में सुविवेचित आदेश पारित कर सके।

12. मामले की संक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के आधार पर निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:-

- (i) संदर्भाधीन मामला ट्रांस एशिया शिपिंग सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड (टीएएसएसपीएल) द्वारा चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीसीटीपीएल) द्वारा उसके एक कंटेनर पर भू-भाटक/कंटेनर भंडारण प्रभार लगाये जाने के विरुद्ध 16 जून 2011 को किये गए अभ्यावेदन से प्रकट हुआ है। बाद में, टीएएसएसपीएल ने 2012 की रिट याचिका संख्या 11020 के द्वारा मद्रास उच्च न्यायालय से संपर्क किया अन्य बातों के साथ-साथ इस प्राधिकरण को 16 जून, 2011 की अपील पर सुविचार कर उपयुक्त आदेश पारित करने का निर्देश देने की प्रार्थना की गई थी। चूंकि टीएएसएसपीएल ने संदर्भाधीन अध्यावेदन के संबंध में माननीय उच्च न्यायालय को संपर्क किया तो 16 जून 2011 के अभ्यावेदन को संसाधित नहीं किया गया और यह निर्णय लिया गया कि माननीय मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा पारित किये जाने वाले निर्देशों के अनुसार कार्रवाई की जायेगी। माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने 13 फरवरी, 2020 के अपने आदेश में टीएएसएसपीएल द्वारा 16 जून 2011 के अभ्यावेदन का निपटान करने और गुण दोष के आधार पर कानून के अनुसार दोनों पक्षों, याचिकाकर्ता और अपील के अन्य पक्षों को व्यक्तिगत सुनवाई सहित, पर्याप्त अवसर देने के पश्चात् अंतिम आदेश पारित करने का निर्देश दिया। तदनुसार, अब इस मामले को प्राधिकरण ने अपने हाथों में लिया है।
- (ii) टीएएसएसपीएल द्वारा उठाये गए मुद्दे पर विचार करने से पहले 01 दिसंबर, 2020 को आयोजित सुनवाई के दौरान सीसीटीपीएल द्वारा किये गए निवेदनों पर विचार करना आवश्यक है जो टीएएसएसपीएल के अभ्यावेदन का निपटान करने के इस प्राधिकरण की शक्तियों के संबंध में हैं। सीसीटीपीएल का यह कहना है कि महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (एमपीटी अधिनियम) इस प्राधिकरण को टीएएसएसपीएल द्वारा चाहे गए भंडारण प्रभारों के परित्याग अथवा माफ करने की शक्ति नहीं देता। इसलिए, सीसीटीपीएल का यह मत है कि टीएएसएसपीएल को इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे देने से इस प्राधिकरण से किसी राहत की आशा नहीं करनी चाहिए।

इस प्राधिकरण का कार्यक्षेत्र महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48, 49 और 50 के उपबंधों में स्पष्ट रूप से अनुबद्ध है। इन उपबंधों का सार और सारांश यह है कि प्राधिकरण निम्नलिखित का निर्धारण कर सकता है:

- (i) दरमान जिस पर ओर स्थिति कथन जिनके अंतर्गत विनिर्दिष्ट सेवाओं का निष्पादन किया जायेगा; और
- (ii) दरमान जिसके भुगतान पर ओर स्थिति कथन जिसके अंतर्गत बोर्ड से संबंधित संपत्ति अथवा आधिपत्य में अथवा अधिभोग में का प्रयोग होता है।

इन उपबंधों में ऐसा कुछ नहीं दिया गया है कि दरमानों को केवल अधिसूचना दरों की एक विस्तृत प्रशुल्क पुस्तक के रूप में देखा जाए।

इन उपबंधों की पत्तन न्यासों और उनमें परिचालित बीओटी टर्मिनलों के लिए दरों के निर्धारित की इसकी भूमिका तक सीमित व्याख्या नहीं की जा सकती। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता निकायों के प्रतिनिधियों की वास्तविक, समस्याएँ भी हो सकती हैं। उपरोक्त वर्णित सांविधिक कर्तव्यों के साथ व्यादेश प्राप्त एक प्राधिकरण ऐसी समस्याओं को अनदेखा नहीं छोड़ सकता। मात्र दरमानों को तैयार करने का अर्थ कुछ नहीं रह जाता यदि इसके उपयोग/कार्यान्वयन की प्रभावी निगरानी न की जाए। यह प्राधिकरण निर्धारित प्रशुल्क की व्याख्या/उपयोग/कार्यान्वयन से संबंधित विवाद का समाधान करने में भी सांविधिक रूप से कर्तव्य बद्ध है विशेषकर तब जब कोई न्यायालय ने इस प्राधिकरण को टीएएसएसपीएल के अभ्यावेदन का गुणदोष के आधार पर कानून के अनुसार निपटान करने का निदेश दिया हो।

माननीय उच्च न्यायालय ने स्वयं यह मामला अंतिम आदेश पारित करने के लिए इस प्राधिकरण को दिया है। यह देखते हुए कि माननीय न्यायालय ने अब इस मामले को हमें सौंपा है, टीएएसएसपीएल के अभ्यावेदन का परीक्षण करने से मना करना इस प्राधिकरण के लिए यह उपयुक्त नहीं होगा।

इस संबंध में, 15 जनवरी 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/5/2015-सीएचपीटी की ध्यान आकर्षित कराया जाता है जिसमें माननीय मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा पारित 08 अक्टूबर, 2014 के एक आदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने 6 जुलाई 1994 से अगस्त 2001 तक की अवधि के लिए चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) के कंटेनर भंडारण प्रभारों के संशोधन के मुद्दे पर निर्णय लिया था जबकि इस प्राधिकरण का गठन ही अप्रैल 1997 में हुआ था। दूसरे शब्दों में, माननीय न्यायालय के आदेश का सम्मान करते हुए, इस प्राधिकरण ने उस मामले का निपटारा किया यद्यपि उसमें कुछ अवधि (जिसके लिए भंडारण प्रभारों की समीक्षा की जानी थी) प्राधिकरण के गठन से पहले की थी।

(iii) माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने रिट याचिका के सभी पक्षों के साथ परामर्शी प्रक्रिया आरंभ की और 01 दिसंबर, 2020 को पक्षों के साथ व्यक्तिगत सुनवाई भी की। मामले की संक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के आधार पर मामले में निर्णय लिया जा रहा है, जैसा अनुवर्ती पैराओं में चर्चा की गयी है।

(iv) माननीय उच्च न्यायालय ने 13 फरवरी 2020 के अपने आदेश में टीएएसएसपीएल द्वारा दायर 16 जून 2011 के अभ्यावेदन का निपटा करने का निवेदन किया। 16 जून 2011 के अपने अभ्यावेदन में टीएएसएसपीएल ने इस प्राधिकरण के समक्ष निम्नलिखित प्रार्थनाएं कीं थीं:-

(क) घोषित करे कि सीसीटीपीएल द्वारा की गई मांग अवैध है।

(ख) सीसीटीपीएल को कंटेनर संख्या आरडब्ल्यूएयू 2408198 को रिलीज करने का निदेश दें।

उक्त अभ्यावेदन के द्वारा टीएएसएसपीएल ने इस प्राधिकरण के समक्ष निम्नलिखित अंतरिम प्रार्थनाएं भी कीं थीं: -

(क) इस मामले में सुनवाई का एक अवसर दिया जाए।

(ख) सीसीटीपीएल को कंटेनर संख्या आरडब्ल्यूएयू 2408198 को रिलीज करने का निदेश दें।

अतः माननीय न्यायालय द्वारा यथा निर्देशित, टीएएसएसपीएल की उक्त प्रार्थनाओं के निपटान के लिए अब इस मामले पर सुविचार किया जाता है।

(v) टीएएसएसपीएल ने इस कारण अभ्यावेदन किया कि उसके एक कंटेनर के संबंध में सीसीटीपीएल ने विलंब शुल्क/भंडारण प्रभारों का दावा किया। पक्षों द्वारा सामने लाये गए तथ्यों से यह पता चलता है कि टीएएसएसपीएल से संबंधित कंटेनर संख्या आरडब्ल्यूएयू 2408198 को मैसर्स ए.सी.एस शिपिंग (प्रा.) लिमिटेड द्वारा फरवरी 2007 में शिल्पकला मदों की निर्यात शिपमेंट के लिए बुक किया था। विषयक कंटेनर को संदेह के आधार पर राजस्व आसूचना निदेशालय (डीआरआई) द्वारा मार्ग में रोक लिया गया। निरीक्षण करने पर कंटेनर में 'लाल चंदन' पाया गया जिसके निर्यात पर प्रतिबंध लगा हुआ है। कार्गो के साथ कंटेनर को डीआरआई द्वारा जब्त कर लिया गया और उसे आगे जांच पड़ताल के लिए सीसीटीपीएल के परिसर में रखा गया। आगे यह भी पता चला कि सीमाशुल्क विभाग ने कार्गो जब 23 अक्टूबर, 2009 को कंटेनर से कार्गो को खाली करके कंटेनर को अंतरिम रिलीज की अनुमति दी तो टीएएसएसपीएल ने 26 अक्टूबर 2009 को अपने पत्र के द्वारा कंटेनर की रिलीज के लिए सीसीटीपीएल से संपर्क किया। लेकिन, सीसीटीपीएल ने कंटेनर के सीसीटीपीएल के परिसर में पड़े रहने की अवधि के लिए विलंब शुल्क/ भंडारण प्रभारों की मांग की। तत्पश्चात्, तब सीमाशुल्क ने टीएएसएसपीएल को सभी कार्यवाहियों से मुक्त कर दिया और मार्च 2010 में कंटेनर की रिलीज का आदेश दिया, टीएएसएसपीएल ने फिर से कंटेनर की रिलीज के लिए सीसीटीपीएल से संपर्क साधा। फिर भी,

सीसीटीपीएल ने भंडार प्रभारों का अपफ्रंट भुगतान किये बिना कंटेनर को रिलीज़ करने से मना कर दिया। इस प्रकार, 14 साल बीत जाने पर भी (कंटेनर की डीआरआई द्वारा पहली बार रोके जाने के समय से) अब भी वह कंटेनर सीसीटीपीएल परिसर में रखा है। उक्त तथ्यों के आधार पर, टीएएसएसपीएल ने अपने अभ्यावेदन में इस प्राधिकरण को सीसीटीपीएल द्वारा की गई मांग को अवैध घोषित करने और सीसीटीपीएल को कंटेनर संख्या आरडब्ल्यूएयू2408198 को तत्काल रिलीज़ करने का निर्देश देने की प्रार्थना की है।

- (vi) इस संबंध में, यह बताया जाता है कि एमपीटी अधिनियम की धारा 48 महापत्तन न्यास अथवा एमपीटी अधिनियम की धारा 42 (3) के अंतर्गत महापत्तन न्यास द्वारा अधिकृत कोई व्यक्ति धारा 48 में सूचीबद्ध सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रभारों की उगाही करने की शक्ति प्रदान करती है। सीसीटीपीएल एक बीओटी परिचालक है जिसे सीएचपीटी द्वारा एमपीटी अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत अधिकृत किया गया है। धारा 48 के अंतर्गत सूचीबद्ध सेवाओं में से एक, पत्तन की सीमाओं के भीतर अथवा पत्तन अभिगमनों में किसी भी स्थान पर माल के भंडारण अथवा विलंब शुल्क है। अतः एमपीटी अधिनियम की धारा 48 के निबंधन में, सीसीटीपीएल उसके अंतर्गत बने दरमानों के अनुसार विलंब शुल्क के भुगतान की मांग करने का अधिकार रखता है।
- (vii) टीएएसएसपीएल ने अपने अभ्यावेदन में यह दलील दी है कि सीसीटीपीएल के दरमान लंबे समय तक पड़े कंटेनरों के मामले में लागू होते हैं न कि उन कंटेनरों पर जिन्हें जब्त कर लिया गया हो या सीमाशुल्क कार्यवाही के अंतर्गत होते हैं। इस संबंध में सीसीटीपीएल के दरमान के भाग 3.12.8 (iv) की ओर दिखाया जाता है जो बताता है कि जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा छीन/जब्त कर लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जाता है, तब उस पर कार्गो छोड़ने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लागू होना बंद हो जाएंगे, बशर्ते कि शिपिंग लाइंस आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करें और हुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करें। अन्यथा, शिपिंग लाइन/परेषिटी को पत्तन परिसर से कंटेनर को हटाकर सीमाशुल्क आवद्ध क्षेत्र में ले जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे कंटेनर हटाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएंगे। अतः टीएएसएसपीएल के तब के दरमानों का उक्त प्रावधान स्पष्ट रूप से बताता है कि सीमाशुल्क प्रभारियों द्वारा जब्त अथवा अधिहरित कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लगेगा। इसके आगे और कि सीसीटीपीएल के तत्कालीन दरमानों के भाग 3.12.1 के अनुसार किसी कंटेनर की भंडारण अवधि की गणना उसके उतारे जाने के अगले दिन से कंटेनर के लदान/सुपुर्दगी/हटाये जाने तक की जायेगी। अतः उसके दरमानों में उक्त उपबंधों के आधार पर सीसीटीपीएल द्वारा की गई भंडारण प्रभारों की मांग को अवैध नहीं कहा जा सकता, जैसा टीएएसएसपीएल का कहना है।
- (viii) सीसीटीपीएल के दरमानों में उक्त निर्धारित के आधार पर, सीसीटीपीएल को भंडारण/विलंब शुल्क प्रभार अदा करने के लिए सीसीटीपीएल के प्रचालित दरमानों की धारा 3.12.8 (iv) के अनुसार टीएएसएसपीएल उत्तरदायी है जब टीएएसएसपीएल ने सीसीटीपीएल को डीआरआई द्वारा पारित कंटेनर के अंतरिम रिलीज़ के आदेश को संसूचित किया अर्थात् 26 अक्टूबर 2009 तक। एक आदेश स्थिति में, दरमानों में उक्त संदर्भित उपबंधों को ध्यान में रखते हुए टीएएसएसपीएल दरमानों के अनुसार गणना करके विरोध प्रकट करते हुए 26 अक्टूबर 2009 तक भंडारण प्रभार अदा करता तथा अक्टूबर 2009 में ही (जब डीआरआई ने अंतरिम रूप से कंटेनर रिलीज़ करने के आदेश जारी किये थे) सीसीटीपीएल के परिसर से कंटेनर को हटवा लेना चाहिए था। बाद में, यदि वे चाहते तो विविध प्रक्रिया का सहारा ले सकते थे और अधिहरित/जब्त कंटेनर पर सीसीटीपीएल को भुगतान की गई भंडारण प्रभार की राशि की वापसी ले सकते थे। इन परिस्थितियों में, टीएएसएसपीएल द्वारा लिया गया यह निर्णय कि सीसीटीपीएल द्वारा उपार्जित विलंब शुल्क के परित्यक्त किये जाने पर ही वह कंटेनर को लेकर जायेंगे, गलत प्रतीत होता है।
- (ix) टीएएसएसपीएल ने अपने अभ्यावेदन में यह बताया है कि डीआरआई जांच पड़ताल के अंतर्गत अपराध में वह कतई शामिल नहीं था और कि डीआरआई ने उन्हें निर्दोष बताया था और अंततः कंटेनर को रिलीज़ करने के आदेश भी पारित किये। टीएएसएसपीएल ने केंद्रीय उत्पाद और सीमाशुल्क बोर्ड द्वारा जारी 25 जनवरी, 1995 के परिपत्र संख्या 84/95 का उल्लेख भी किया है जिसमें यह स्पष्ट किया गया है जांच-पड़ताल के बहाने किसी प्राधिकारी द्वारा रोके रखने से कंटेनर एजेंटों के लिए बताया है कि सीसीटीपीएल को उक्त परिपत्र दिखाये जाने के बावजूद भी सीसीटीपीएल ने कंटेनर छोड़ने से पूर्व टीएएसएसपीएल से भंडार प्रभारों के भुगतान का दबाव डाला।

इस संबंध में, जैसी पहले चर्चा की गई है, एमपीटी अधिनियम की धारा 48 और अनुमोदित दरमानों के निबंधन में, सीसीटीपीएल उसके अंतर्गत बनाये गए दरमानों के अनुसार विलंब शुल्क के भुगतान की मांग करने का हकदार है। यह उल्लेखनीय है कि टीएएसएसपीएल द्वारा संदर्भित केंद्रीय उत्पाद और सीमाशुल्क द्वारा जारी परिपत्र प्रशासनिक पत्र की प्राकृति का है। इसमें संदेह की कोई गुंजाइश नहीं है कि प्रशासनिक पत्र किसी भी ढंग से सीसीटीपीएल की भंडार प्रभारों की शक्ति और प्राधिकार को अधिभावी नहीं कर सकता क्योंकि उसमें एमपीटी अधिनियम और अनुमोदित दरमान के अंतर्गत विधिक रूप से निहित है।



- (x) इसमें कोई संदेह नहीं कि कंटेनर डीआरआई जांच-पड़ताल के प्रयोजन से सीसीटीपीएल परिसर में पड़ा था जो टीएसएसपीएल के नियंत्रण से भी बाहर था। इसमें भी कोई संदेह नहीं है कि टीएसएसपीएल सांविधिक जांच-पड़ताल का अनुपालन और समर्थन कर रहा था और कंटेनर को सीसीटीपीएल परिसर में रखने को बाध्य था। लेकिन यह ध्यान रखा जाना चाहिए कि इस तथ्य को नज़रअंदाज करने का कोई औचित्य नहीं है कि सीसीटीपीएल और डीआरआई दोनों ही अलग-अलग विधिक और वित्तीय अस्तित्व रखते हैं और इसलिए सीसीटीपीएल को सरकार के किसी अन्य अंग के द्वारा किये गए लोप/कारण वृत्ति के लिए, यदि कोई हो, जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता। जैसी सीसीटीपीएल ने दलील दी है कि संदर्भाधीन कंटेनर ने सीसीटीपीएल परिसर में राजस्व अर्जन स्थान घेर रखा है और ऐसी स्थिति में सीसीटीपीएल की भंडारण प्रभारों की मांग करना उचित है।
- (xi) टीएसएसपीएल ने अपने निवेदन में यह भी कहा है कि एमपीटी अधिनियम की धारा 2(ण)(i) के अनुसार एमपीटी माल के संदर्भ से स्वामी ऐसे माल की बिक्री, अभिरक्षा, लदान अथवा उतरायी के लिए कोई परेषिती, परेषक पोतवणिक अथवा एजेंट भी शामिल होंगे। अतः टीएसएसपीएल की यह राय है कि माल के संदर्भ में 'स्वामी' की परिभाषा में वाहक/लाइन नहीं आते और इसलिए, वे जब्ती की कार्यवाही के कार्यों पर भंडारण प्रभारों के लिए उत्तरदायी नहीं ठहराये जा सकते। हम संबंध में, यह नोट किया जाये कि यद्यपि कंटेनर के भीतर के कार्यों को जब्त कर लिया गया था, कंटेनर फिर भी सीसीटीपीएल के परिसर में पड़ा रहा, जिसके लिए सीसीटीपीएल उसके परिसर में रखे कंटेनर पर अपने दरमानों के अनुसार भंडारण प्रभारों की उगाही के लिए अधिकृत है।
- (xii) टीएसएसपीएल और सीसीटीपीएल दोनों ने ही कुछेक मामलों में माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा पारित आदेशों/निर्णयों का हवाला दिया है। इस बारे में, यह बताया जाता है कि माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा पारित उक्त संदर्भित आदेशों/ निर्णयों के मामलों में तथ्य संदर्भाधीन वर्तमान मामले के तथ्यों समान नहीं पाये गए हैं। फिर भी इस प्राधिकरण द्वारा 12 अगस्त 2002 के एक आदेश की ओर ध्यान आकर्षित कराया जाता है जो भारत के राजपत्र में 27 अगस्त 2002 के राजपत्र संख्या 171 में अधिसूचित हुआ था। इसके अंतर्गत, इस प्राधिकरण ने श्यामा प्रसाद मुकर्जी पत्तन (एसपीएमपी) [तत्कालीन कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) द्वारा जिसमें कोलकाता सीमाशुल्क प्राधिकरण (केसीए) द्वारा रोके गए एक कंटेनर पर लगाये गए विलंब शुल्क के परित्याग के बारे में मैसर्स रेडईगल मेरिटाइम सर्विसज (आई) प्रा. लि. (आरएमएसपीएल) के अभ्यावेदन का निपटान किया था। उक्त आदेश के अनुसार, इस प्राधिकरण ने एसपीएमपी द्वारा सीमाशुल्क द्वारा रोके गए उनके कंटेनर की अवधि के लिए लगाये गए विलंब शुल्क के परित्याग के आरएमएसपीएल के अभ्यावेदन को निम्नलिखित कारणों से अस्वीकार कर दिया था। कारण बताते हुए उस आदेश के पैरा 8 के उद्धरण नीचे उद्धरित किये जाते हैं:-

“(iii) ..... केओपीटी की दरमान में निर्दिष्ट निःशुल्क अवधि के समाप्त होने पर कंटेनर ओर कार्यों पर पृथक-पृथक विलंब प्रभार की वसूली निर्धारित है। दरमान में सीमा शुल्क द्वारा कंटेनर रोके जाने के कारण इन प्रभारों से कोई भी छूट दिए जाने का उल्लेख नहीं है। ऐसी स्थिति में लदे हुए कंटेनर द्वारा पत्तन न्यास के बोर्ड को घेरे जाने की अवधि के लिए कंटेनर तथा कंटेनर बंद कार्यों पर विलंब प्रभार की मांग करने की कार्यवाई मौजूदा दरमान के क्षेत्र से बाहर नहीं है और इसलिए इसे दरमान का गलत प्रयोग नहीं कहा जा सकता।

(vii) ..... यद्यपि केओपीटी और सीमा शुल्क एक ही सरकार के वादक दिखाई देते हैं लेकिन इस बात को नज़र अंदाज करने का कोई औचित्य नहीं है कि पृथक-पृथक विधिक एवं वित्तीय संस्थाएं हैं। उल्लेखनीय है कि पत्तन न्यास स्व वित्तपोषण संगठन है और इसे सरकार के अन्य अंगों की भूल-चूक के लिए जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता। जैसा कि केओपीटी ने तर्क दिया है कि उपर्युक्त कंटेनर सीमा शुल्क द्वारा रोके जाने की अवधि में पत्तन परिसर के भीतर राजस्व अर्जित करने वाला स्थान घेरे रहा। ऐसी स्थिति में केओपीटी का उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार की मांग करना न्यायोचित है।

केओपीटी ने अन्य सांविधिक एजेंसियों द्वारा कंटेनर/कार्यों रोके जाने की अवधि में भी भंडारण प्रभार की वसूली करने की अपनी कार्यवाई को उचित ठहराने के लिए भारतीय अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण, से संबंधित मामले में उच्चतम न्यायालय द्वारा पारित आदेश को उद्धृत किया है। उच्चतम न्यायालय का निर्णय चाहे जो भी हो परंतु जैसा कि उल्लेख किया गया है, इस प्राधिकरण द्वारा अपनाया गया सिद्धांत यह है कि पत्तन द्वारा किए गए विलंब के लिए प्रयोक्ता जिम्मेदार नहीं हैं। इस मामले में केवल यह तर्क दिया गया है कि विलंब आवेदक की चूक के कारण नहीं हुआ, परंतु यह सिद्ध नहीं किया गया है कि वह पत्तन की चूक के कारण हुआ। ऐसी स्थिति से सीमा शुल्क द्वारा कंटेनर रोके जाने की अवधि के लिए केओपीटी द्वारा वसूल किए गए भंडारण प्रभारों की वापसी के संबंध में आवेदक के अनुरोध में कोई दम नहीं है।

- (viii) पूर्ववर्ती पैराग्राफ में दिए गए विश्लेषण के प्रकाश में, सीमा शुल्क द्वारा रोकें गए कंटेनर और कार्गो पर विलंब-शुल्क के संदर्भ में मौजूदा दरों के मान में इस समय कोई संशोधन करना आवश्यक नहीं है।
- (ix) अनुरोध 29 फरवरी 2000 से 13 दिसंबर 2001 की अवधि के विलंब प्रभार में छूट देने के लिए है। परंतु आवेदक ने बार-बार यह अनुरोध किया है कि इस मामले में प्राथमिकता के आधार पर निर्णय किया जाए क्योंकि विलंब प्रभार अभी भी बढ़ रहे हैं। ऐसा प्रतीत होता है कि यह अनुरोध मामले को सनसनीखेज बनाने के लिए है क्योंकि सीमाशुल्क ने 13 दिसंबर, 2001 को कंटेनर के यानांतरण की अनुमति दे दी थी। आवेदक यह युक्तियुक्त दृष्टिकोण नहीं अपना सकता कि वह कंटेनर की निकासी तभी करेगा जब विलंब प्रभार से छूट दे दी जाए या छूट देने का आदेश जारी कर दिया जाए। कोई अंतरिम आदेश जारी न होने पर आवेदक को कंटेनर पत्तन परिसर से अंतरित करना होगा भले ही वह विरोध दर्ज कराते हुए या इस मामले का अंतिम निर्णय होने पर केओपीटी को भुगतान करे। यह उल्लेखनीय है कि इस प्राधिकरण ने आवेदक को 13 दिसंबर के बाद इस मामले का निपटान होने तक केओपीटी परिसर में कंटेनर रखने का कोई परामर्श नहीं दिया है।
- (xiii) 1 दिसंबर 2020 को हुई संयुक्त सुनवाई में सीएचपीटी ने निवेदन किया है कि सीसीटीपीएल को रियायत करार की शर्तों और निबंधनों के अनुसार राजस्व हिस्सा देना होता है और सीसीटीपीएल द्वारा स्वीकार की गई कोई रियायत/परित्याग को रियायत करार के निबंधनों और शर्तों के अनुसार सीसीटीपीएल परित्याग नहीं कर सकता। सीसीटीपीएल भंडारण प्रभारों में किसी परित्याग पर सुविचार नहीं कर सकता जब तक कि सीएचपीटी राजस्व हिस्से का परित्याग नहीं करता। सीसीटीपीएल और सीएचपीटी के बीच हुए रियायत करार का अनुच्छेद 5.02 अनुबद्ध करता है कि कंटेनर टर्मिनल प्रचालनों से प्रशुल्क की उगाही द्वारा अर्जित एकल राजस्व का प्रतिशत लाइसेंसधारक (सीसीटीपीएल) द्वारा लाइसेंस प्रदाता (सीएचपीटी) के साथ 37.128% के हिसाब से बांटा जायेगा। लाइसेंसधारक द्वारा परिचालनों, भंडारण अथवा किसी अन्य प्रकार से प्रयोक्ताओं से वसूली/प्रभार से अर्जित सारे राजस्व का 37.128% लाइसेंस प्रदाता को देना होगा। प्रशुल्क में रियायत अथवा छूट से लाइसेंसधारक द्वारा संदेय राजस्व हिस्से की राशि प्रभावित नहीं होगी जिसका परिकलन महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क अथवा वास्तविक आद्योपांत से वसूले। प्रभारित प्रशुल्क राशि जो भी अधिक हो, के आधार पर किया जायेगा। चाहे लाइसेंसधारक इसे वसूल करने में सक्षम हो या ना। इसलिए टीएसएसपीएल विषयक कंटेनर पर सीसीटीपीएल के निर्धारित दरमानों में निर्धारित भंडारण प्रभारों की दरों के अनुसार सीसीटीपीएल को फरवरी 2007 से सीसीटीपीएल टर्मिनल में कंटेनर के प्रवेश के समय से आरंभ करके 26 अक्टूबर 2009 तक, ग्राहक निशुल्क ठहराव समय (भंडारण) के पश्चात् संदेय भंडारण प्रभारों का भुगतान करने का उत्तरदायी है। चूंकि भंडारण प्रभार, दरमानों में उपबंधों के अनुसार 27 अक्टूबर, 2009 से लागू होने रुक जायेंगे, अतः 27 अक्टूबर 2009 से कंटेनर के सीसीटीपीएल परिसर से हटाये जाने की तारीख तक अनुच्छेद 5.02 लागू नहीं होगा।

13.1. परिणाम में, और ऊपर दिये गए कारणों से ओर सामूहिक विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण टीएसएसपीएल के 16 जून 2011 के अभ्यावेदन का निपटान निम्नानुसार करता है:-

- (i) टीएसएसपीएल कंटेनर संख्या आरडब्ल्यूएयू2408198 सीसीटीपीएल को सीसीटीपीएल के दरमानों में निर्धारित भंडारण प्रभारों की दरों के अनुसार फरवरी 2007 से सीसीटीपीएल टर्मिनल में कंटेनर के प्रवेश के समय से आरंभ करके 26 अक्टूबर 2009 तक, ग्राहक निशुल्क ठहराव समय (भंडारण) के पश्चात् संदेय भंडारण प्रभारों का भुगतान करने का उत्तरदायी है।
- (ii) भंडारण प्रभार 27 अक्टूबर 2009 से कंटेनर के सीसीटीपीएल परिसर से हटाये जाने की तारीख तक लागू होना बंद हो जायेगा।
- (iii) सीएचपीटी कंटेनर संख्या आरडब्ल्यूएयू2408198 पर भंडारण प्रभारों से अर्जित राजस्व प्रभारों पर सीसीटीपीएल और सीएचपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार के अनुसार लागू प्रतिशत पर राजस्व हिस्सा 26 अक्टूबर 2009 तक ही प्राप्त करने का पात्र है।
- (iv) चूंकि संदर्भित कंटेनर पर भंडारण प्रभार दरमानों के उपबंधों के अनुसार 27 अक्टूबर 2009 से लागू होने बंद हो गए हैं, सीसीटीपीएल संदर्भाधीन कंटेनर पर 27 अक्टूबर 2009 से सीसीटीपीएल परिसर से कंटेनर के हटाये जाने की तारीख तक सीएचपीटी को राजस्व हिस्सा देने के लिए उत्तरदायी नहीं है, क्योंकि सीसीटीपीएल 27 अक्टूबर 2009 से कंटेनर के भंडारण से राजस्व का पात्र नहीं है।

13.2. टीएसएसपीएल की 16 जून 2011 की अपील का निपटान किया जाता है।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./21 / 2021-22]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 19th March, 2021

**No. TAMP/39/2012-CHPT.**—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963) and in compliance of the Order dated 13 February 2020 passed by the Hon'ble High Court of Madras in the Writ petition No.11020 of 2012, the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation filed by Trans Asian Shipping Services Private Limited (TASSPL), as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****Case No. TAMP/39/2012-CHPT**

**The Trans Asian Shipping Services Private Limited (TASSPL) - - - Applicant**

**QUORUM**

- (i) **Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)**
- (ii) **Shri. Sunil Kumar Singh, Member (Economic)**

**ORDER**

(Passed on this 16th day of March, 2021)

The Trans Asian Shipping Services Private Limited (TASSPL) under cover of its letter dated 16 June 2011 had made a representation to this Authority with regard to the demand of storage charges by Chennai Container Terminal Private Limited (CCTPL) on one of its confiscated container. The main points of the TASSPL letter dated 16 June 2011 are given below:

- (i) TASSPL released its container bearing No. RWAU2408198 to M/s. ACS Shipping (P) Ltd., Chennai across to their firm booking for export shipment on 16 February 2007. The trailer along with the subject container was intercepted by the DRI while in transit to the Port on suspicious grounds of Sandal wood smuggling. Later the container along with cargo was seized by the DRI and kept hold in the Port premises for further investigation. In the meantime, the Commissioner of Customs accorded permission to release the container finding that container has not at all formed the part of the offence. Even after the receipt of this order the container was not released and finally the Commissioner of Customs exonerated TASSPL from all the proceedings and directed to release the container without further delay.
- (ii) CCTPL is demanding amount towards storage charges for the said container as per TAMP Scale of Rates for releasing the same. It is submitted that TAMP Scale of Rates is applicable only in the case of long idling containers not confiscated or undergoing customs proceedings. Therefore, levying charges against the said container idling in the Port for the purpose of DRI investigation is illegal. We are not at all involved in this alleged offence under DRI investigation.
- (iii) As per the Circular No. 84/95, dated 25 July 1995 bearing No. 450/61/93, issued by the Central Board of Excise and Customs (Department of Revenue, Ministry of Finance, Government of India) it is declared and clarified that detention by any authority for long periods under the guise of investigation is unfair and cumbersome for container agents.
- (iv) Though TASSPL produced the order of the Commissioner of Customs before CCTPL, its response was negative and effective release of container was made subject to the clearance of storage charges upfront.
- (v) The container was idling in the Port for the purpose of DRI investigation and not due to the reasons under the control of TASSPL. As per law of the land TASSPL is bound to abide and facilitate itself for any statutory investigation. The TASSPL was constrained to put the container in the yard in order to comply with the process of investigation.
- (vi) As per Section 2(o)(i) of the Major Port Trusts Act, 1963, the carrier / line will not come within the definition of owner in relation to goods. Section 2(o) defines owner, (i). in relation

to goods, includes any consignor, consignee, shipper or agent for sale, custody, loading or unloading of such goods. Therefore, the TASSPL as a carrier cannot be held liable for the storage charges for the cargo undergoing confiscation proceedings.

(vii) It is, therefore, prayed that:

- (a) Declare that the demand made by CCTPL is illegal.
- (b) Direct the CCTPL to release the container bearing No. RWAU2408198 forthwith.

(viii) The prayer is on the following grounds:

- (a) The demand made by CCTPL towards storage is illegal, irregular and without jurisdiction.
- (b) The CCTPL has blatantly violated TAMP notification and illegally demanding the storage charges from the TASSPL.
- (c) TAMP Scale of Rates is applicable only in the case of long idling containers not confiscated or undergoing Customs proceedings. Therefore, levying charges against this container idling in the Port for the purpose of DRI investigation is illegal since the container was kept in the yard in order to comply with the process of DRI investigation. As per the law of the land, the TASSPL is bound to abide and facilitate itself for any statutory investigation.
- (d) The CCTPL ought to have found that the TASSPL is as a carrier cannot be held liable for the storage charges and the present demand in the head of storage charges is totally illegal and in violation of statutory rules and regulations.
- (e) The CCTPL ought to have found that the Customs has confiscated not the container but the cargo stuffed in the container.

1.2. As part of its representation, the TASSPL has furnished the following documents.

- (a) Order of Commissioner directing the release of the Container bearing No. RWAU2408198.
- (b) TASSPL letter dated 26 October 2009 to CCTPL.
- (c) CCTPL reply letter dated 20 August 2010.
- (d) TASSPL letter dated 08 September 2010 to CCTPL.

2.1. Thereafter by a Writ Petition No. 11020 of 2012, the TASSPL approached the Hon'ble High Court of Madras.

The main grounds on which the TASSPL has filed the said Writ Petition are as follows:

- (i) The 2<sup>nd</sup> Respondent cannot compel the Petitioner to pay a sum of ₹16,14,664/- towards storage charges of container, which was confiscated and retained by the DRI officials in an investigation for a longer period. The Petitioner is duty bound to facilitate investigation by DRI and hence cannot be penalized.
- (ii) The 2<sup>nd</sup> Respondent has failed to consider the fact that the Petitioner is not the owner of the goods as per the definition in the Major Port Trust Act and hence cannot be asked to pay for the detained container.
- (iii) The 2<sup>nd</sup> Respondent has failed to consider the diligent steps taken by the Petitioner for the release of the container.
- (iv) The 1<sup>st</sup> Respondent has failed to pass any Order on the appeal made by the Petitioner vide its letter dated 16 June 2011.

2.2. On the grounds made by TASSPL in its writ petition, the TASSPL has made the following prayers before the Hon'ble High Court of Madras:

- (i) Restrain 2<sup>nd</sup> Respondent from demanding storage charges, pending disposal of appeal filed by the Petitioner by the 1<sup>st</sup> Respondent.

- (ii) Direct the 2<sup>nd</sup> Respondent to temporarily release the container without insisting for any storage charges, pending disposal of appeal filed by the Petitioner by the 1<sup>st</sup> Respondent.
- (iii) Direct the 1<sup>st</sup> Respondent to consider the appeal dated 16 June 2011 and pass appropriate orders within a time limit as fixed by the Hon'ble Court.

3. Since the TASSPL had approached the Court with regard to the above mentioned representation, it was felt appropriate to not process the representation of TASSPL dated 16 June 2011 at that point of time, since the matter was subjudice. Thus, it was decided to take action as per the Order of the Hon'ble High Court of Madras in the said Writ Petition.

4.1 In this backdrop, the Hon'ble High Court of Madras has passed an Order dated 13 February 2020 on the subject Writ Petition filed by the TASSPL. The operative portion of the Order of the Hon'ble Court is as follows:

*"It is the case of the petitioner that certain goods which were found in the Container belonging to the petitioner were confiscated by the third respondent on 14.02.2007.*

*It is the case of the petitioner that the petitioner is the owner of the container and not the confiscated goods. According to them, they are not liable to pay any port storage charges for the period during which the container was confiscated and lying at the port premises. According, to the petitioner, the impugned demand issued by the second respondent is arbitrary and illegal. Aggrieved by the same, the petitioner has preferred an appeal before the first respondent, which is still pending on its file. Hence, the petitioner has filed this writ petition for a Mandamus to direct the first respondent to dispose the appeal within a time frame to be fixed by this Court.*

*Heard Mr. W.M.Abdul Majeed, learned counsel for the petitioner, Mr. S.Raghunathan, learned counsel for the 2<sup>nd</sup> respondent and Mr. M. Devendran, learned counsel for the 4<sup>th</sup> respondent.*

*Admittedly, the appeal filed by the petitioner before the first respondent is still pending. The only relief sought for by the petitioner in this writ petition is for a direction to dispose of the appeal pending before the first respondent within a time frame to be fixed by this court.*

*The relief sought for by the petitioner will not prejudice the interest of any of the parties to this writ petition. Therefore, this court is inclined to grant the said relief.*

*Accordingly, this court directs the first respondent to dispose of the appeal dated 16.06.2011, filed by the petitioner and pass final orders on merits and in accordance with law, within a period of twelve weeks from the date of receipt of a copy of this order, after affording sufficient opportunity to both the petitioner as well as other parties to the appeal including granting them the right of personal hearing."*

4.2. From the Order of Hon'ble High Court dated 13 February 2020, it is seen that this Authority has been directed to dispose of the representation dated 16 June 2011 filed by TASSPL and pass final orders on merits and in accordance with law, within a period of twelve weeks from the date of receipt of the copy of the Court Order, after affording sufficient opportunity to both the petitioner as well as other parties to the appeal including granting them the right of personal hearing.

5.1. As brought out above, the Hon'ble High Court has disposed the subject Writ Petition filed by TASSPL on 13 February 2020. The copy of the Order of the Hon'ble High Court has been received by the office of this Authority on 21 September 2020. Thereafter, the process to deal with the representation filed by CCTPL, as per the directions of the Hon'ble Court was initiated.

5.2. Accordingly, a copy of the representation of TASSPL dated 16 June 2011 along with its enclosures was forwarded to CCTPL, CHPT and Commissioner of Customs, Tiruchirapalli who were Respondents, apart from this Authority; to this Writ Petition filed by TASSPL vide letters dated 07 October 2020 with a request to furnish their specific comments on the TASSPL representation.

5.3. In this regard, the Joint Commissioner of Customs, Tiruchirappalli vide his letter dated 16 October 2020 and CHPT vide its e-mail dated 25 October 2020 have responded as follows:

(i) **The Joint Commissioner of Customs, Tiruchirappalli**

The writ petition is against the container storage charges of ₹16,14,664/- demanded by the CCTPL, Chennai (2<sup>nd</sup> Respondent) and M/s. Trans Asian Shipping Services Pvt. Limited, Chennai in connection with an offence case registered by DRI, Chennai and adjudicated by the Joint Commissioner of Customs, vide order in original No.02/2010-JC dated 30.04.2012. The adjudicating authority released the container as it warranted no confiscation.

Further, the Joint Commissioner of Customs, Trichy is only a Proforma Respondent in the writ petition. Hence, there is no specific comments to be offered by this office.

This is issued with the approval of Commissioner of Customs (Preventive), Trichy.

(ii) **Chennai Port Trust**

The subject container is handled at CCTPL, the applicability of charges would be as per the Scale of Rates of CCTPL approved by TAMP. As such, CHPT has no specific remarks to offer.

5.4. After a reminder dated 18 November 2020, the CCTPL vide its e-mail 25 November 2020 has responded. The submissions of CCTPL are as follows:

- (i) TASSPL is not entitled to the relief sought in this appeal. What is sought to be challenged by the TASSPL in the above appeal is the levy/ demand of container storage charges by CCTPL, which demand was made on account of the fact that the Container bearing No. RWAU 2408198 belonging to the TASSPL was brought from shipment and had remained in the CCTPL's Container Terminal since 14.02.2007.
- (ii) The container storage charges which has been levied/ demanded by the CCTPL is on the basis of the tariff fixed by the TAMP, which is a Statutory Authority constituted under Chapter VA of the MPT Act. The TAMP fixes the rates and other charges to be levied by the various Port Authorities and the Container Terminals in India in terms of Section 48 of the said Act in respect of the various services rendered under Section 42 of the said Act. The tariff or the scale of rates is fixed by the TAMP in exercise of the statutory powers vested with it under the provisions of the said Act and in accordance with the procedure prescribed under the relevant Rules and Regulations. Further, the said Act as well as the Rules and Regulations framed thereunder, do not contemplate an Appeal being preferred to the TAMP against the levy of any charges including storage charges imposed by a Port Authority or a Container Terminal under Chapter VI of the Said Act. Therefore, the alleged Appeal preferred by the TASSPL is beyond the scope and purview of the Said Act and is not maintainable in law. Consequently, the relief that is being sought for in the appeal cannot also be considered or granted. The above appeal is therefore liable to be dismissed in limine.
- (iii) What is indirectly sought to be challenged by the TASSPL in the above appeal is the levy of container storage charges by CCTPL as per the tariff fixed by the TAMP. However, the various Port Authorities and the Container Terminals in India are required and are bound to levy such charges only on the basis of the scale of rates framed by the TAMP under Section 48 of the Said Act. The exercise of such power by the TAMP is statutory in nature. It is not in dispute that the quantum of charges demanded by the CCTPL is only on the basis of the scale of rates fixed by the TAMP. In such circumstances, in the absence of the TASSPL challenging the scale of rates framed by the TAMP, in a manner known to law, it would not be open to the TASSPL to challenge either the levy or the quantum of the container storage charges levied or demanded by CCTPL.
- (iv) Further, the TASSPL cannot also claim waiver or remission of the rates levied by the CCTPL. The power to cancel or modify the rates or tariff fixed by the TAMP vests only with the Central Government, in terms of Section 54 of the Said Act. Therefore, the TASSPL would not be entitled in law to challenge the demand for payment of container storage charges by the CCTPL.
- (v) It is submitted that even on facts, TASSPL's plea for waiver of or exemption from payment of container storage charges would not be maintainable. It is submitted that the container in question was brought to the Container Terminal at Chennai on 14.2.2007 and as per the declaration made by the Shipper, a cargo of 'Handicraft Items made of clay' was said to be stuffed in the said container. However, upon inspection of the container by the Directorate of Revenue Intelligence (DRI), it was said to contain 'Red Sanders'. Consequently, the

said container with the cargo was detained on 14.2.2007 for further investigation and CCTPL was directed by DRI to detain the said container in the Container Terminal itself and not permit its removal therefrom.

- (vi) It appears that upon representations made by the TASSPL, the Customs Department permitted the de-stuffing of the cargo and permitted the provisional release of the container on 23.10.2009. The Order passed by the Joint Commissioner of Customs, Chennai was communicated to the CCTPL on 26.10.2009. The CCTPL has thereafter been repeatedly requesting the TASSPL to arrange for removal of the container from the terminal after paying the container storage charges. The TASSPL has however, failed and neglected to remove the container but had been disputing their liability to pay the said charges. The TASSPL's container which is lying for over five years is causing an impediment to the flow and movement of the containers within the Terminal.
- (vii) The TASSPL has not taken any steps to remove the container. As a consequence, the storage charges has been mounting. Had the TASSPL been prudent, they could have approached the Customs Department and sought their permission to remove the container to an Off-Dock Container Freight Station with or without the cargo. Had they done so, the storage charges would not have mounted to the extent it has. The Hon'ble Supreme Court as well as the Hon'ble Madras High Court have held that even in cases where the containers and/ or the cargo are detained due to intervention of Customs Authorities, it would still be open to the statutory custodian of the cargo to levy and demand payment of storage charges and that it would not be open to the owner of the cargo or the container to seek waiver of such charges. In any event, the levy in the instant case is only on the basis of the scale of rates framed by the Statutory Authority. Therefore, the TASSPL would not be entitled to the reliefs sought for in the above appeal.
- (viii) The container in question was brought to the terminal of the CCTPL on or about 14.2.2007. In the Shipping Bill that was filed with the Customs Department, a declaration was made as though the cargo stuffed in the said container was a consignment of 'Handicraft Items made of Clay' and was to be carried by the TASSPL to Dubai. However, upon the container being opened for inspection by the DRI, the container was found to contain a consignment of 'Red Sanders Wood' which is an item prohibited from being exported. Therefore, the Customs Authorities directed the seizure of the cargo as well as the container and the CCTPL was directed not to release the consignment.
- (ix) It appears that after investigation, there was an Order of Adjudication passed by the Joint Commissioner of Customs who directed the cargo to be confiscated absolutely. However, the container was ordered to be released provisionally, prior to the said Order of Adjudication. The said Order granting provisional release was communicated to CCTPL on 26.10.2009. CCTPL was not only ready and willing but was also anxious about the removal of the container by the TASSPL, subject to the payment of the storage charges.
- (x) It is denied that the demand for payment of container storage charges is impermissible in a situation where a container had been ordered to be released, provisional or otherwise. It is stated that as per scale of rates framed by the TAMP as well the guidelines issued, a statutory guardian like the Port Authority or a private Container Terminal like CCTPL, is entitled to levy storage charges until the date of removal of the container from its premises. The relevant Clause of the Scale of Rates framed by the TAMP is reproduced below:-

“(iv). *Where the container is seized / confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/ confiscated containers should be removed by the Lines/ consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case, the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.*”

It would be clear from the above that the container line TASSPL herein would be liable to demand and recover storage charges in respect of the container until it is actually removed from the Terminal, notwithstanding the fact that the container or the cargo stuffed therein



had been detained on account of any violation by the shipper or the consignee, and for no fault of the container line.

- (xi) TASSPL was repeatedly informed in writing by CCTPL that the levy of container storage charges including the quantum of the same was only based on the scale of rates framed by the TAMP. CCTPL had sent very detailed letters to the TASSPL including by their letters dated 20.8.2010 and 21.6.2011. CCTPL had also impressed upon the Customs Department and the DRI about the need for immediate removal of the container by the TASSPL. Notwithstanding the same, the TASSPL had not bothered to remove the container but had allowed the container to remain in the Container Terminal, resulting in the storage charges accruing at a penal rate as per the scale of rates.
- (xii) It is submitted that in respect of containerized cargo, the Container Line or their Agents ought to be considered as 'the owner of the goods' unless and until the cargo is de-stuffed from the container. It is submitted that as long as the cargo continues to be stuffed and remained inside the container, the Container Line should also be deemed to be the owner of the cargo stuffed in the container. Even after the cargo is de-stuffed from the container, the Container Line would be liable to pay the storage charges until the container is removed from the Terminal after payment of charges.
- (xiii) Further even in cases where the container and/ or the cargo is seized under the provisions of the Customs Act and even if the container and/ or the cargo is released by the appropriate officer of the Customs Department, after adjudication, the owner of the container and/ or the cargo would remain liable in law for payment of storage charges until they are removed after payment of such charges. Therefore, the TASSPL cannot claim as though they would not be liable for payment of container storage charges merely because they were absolved from any liability pursuant to adjudication proceedings by the Customs Department. Therefore, the mere fact that an Adjudicating Authority passing an order holding that the confiscation of the container was not warranted and he proceeds to drop the proceedings against the container line, it would not by itself absolve the Container Line from its liability to pay the container storage charges in terms of the scale of rates framed by the TAMP.
- (xiv) It is submitted that the TASSPL was repeatedly disputing the levy of storage charges by CCTPL and pleaded for waiver of such charges. However, in as much as levy of such charges by the CCTPL was justified in law and was based on the scale of rates, the CCTPL was not in a position to waive such charges. The TASSPL had various options to mitigate the situation including the container without the cargo to an off-dock Container Freight Station after obtaining the necessary permission from the Customs Department. The TASSPL had not taken any action in this regard despite CCTPL consequently explaining the legal position to the TASSPL by its various letters. It is submitted that a mere perusal of the relevant Clause of the Scale of Rates and the Guidelines issued, it would be clear that the CCTPL was well within its rights to levy/ demand the payment of storage charges. Having failed to take necessary and appropriate action for the early removal of the container, the TASSPL would not be justified to claim waiver of the container storage charges either from CCTPL or CHPT nor seek the intervention of the TAMP to direct the CCTPL to withdraw the amount for payment of different charges.
- (xv) It is not open to the TASSPL to claim as though that the levy of storage charges was wrong and unjustified since the container was kept lying in the yard in order to process the complete investigation by the DRI and that the situation was beyond the control of the TASSPL. The TASSPL had not taken any action despite having been categorically informed about its obligation to remove the container from the container terminal of the CCTPL. Having allowed the container and the cargo to remain in the Terminal for an inordinately long period of time and occupying valuable storage space, the TASSPL can now be heard to complain about the demand or recovery of the storage charges.
- (xvi) As regards the various grounds raised by the TASSPL in the appeal, it is denied that the demand of storage charges by the CCTPL was under a wrong interpretation of Rules and that the levy of storage charges is illegal, arbitrary and unlawful. It is submitted that the liability of the TASSPL to pay the storage charges and the quantum thereof are only as per the scale of rates framed by the TAMP which has a statutory force.

- (xvii) It is submitted that the Hon'ble Supreme Court has upheld the levy of storage charges by a statutory custodian of cargo, even in a case where the cargo has been detained pursuant to any investigation / adjudication by the Customs officers and for no fault of the owner thereof. Given the facts of the instant case and during the pendency of the investigation/ adjudication, to avoid the accrual of container storage charges, the TASSPL could have removed the container, with or without cargo to an Off-Dock Container Freight Station, where the storage charges are much less when compared to a Container Terminal in the heart of the city. Having failed to do so, the TASSPL cannot be heard to complain at such a belated stage.
- (xviii) It is submitted that the mere fact that the TASSPL had approached the Joint Commissioner of Customs for release of the container as early as 19.8.2011 and secured the release of the container, it cannot be said that the TASSPL would not be liable for the payment of storage charges. In this regard, it is submitted that in terms of the Scale of Rates framed by the TAMP, notwithstanding the seizure of the cargo or the container and its subsequent release pursuant to an Order of Adjudication by the Customs Department, the owner of the container or the cargo shall remain liable for payment of storage charges until they are actually removed from the Container Terminal. It is submitted that the TASSPL would be deemed and considered to fall within the definition of "owner" "of the goods" under Section 2(o)(i) of the Said Act, since the TASSPL has contractually taken on the responsibility of loading and unloading of the cargo and further as long as the cargo remains within the container, the TASSPL will be deemed to be the owner of the container as well as the goods, in terms of Section 2(o)(i) of the Said Act.
- (xix) It is submitted that in as much as the levy of storage charges in respect of the Container No. RWAU 2408198 has been in accordance with the scale of rates framed by TAMP, the TASSPL would not be entitled to seek direction to the CCTPL for release of the container without insisting on or demanding any charges including storage charges in respect of the said container.
- (xx) It is, therefore, requested that the subject application filed by TASSPL may be disposed based on the above facts.

5.5. The said comments of CCTPL was forwarded to TASSPL vide letter dated 26 November 2020 to elicit the views of TASSPL on the submissions made by CCTPL. The TASSPL has not specifically responded to the said submissions of CCTPL.

6.1. As brought out earlier, the Hon'ble High Court has directed this Authority to pass final orders on merits and in accordance with law, after affording sufficient opportunity to both the petitioner as well as other parties to the appeal including granting them the right of personal hearing. Accordingly and in view of the outbreak of COVID – 19 and in pursuance of the Ministry of Shipping (MOS) letter No. 11053/30/2020-Coord. dated 16 April 2020 to hold virtual meetings, a personal hearing was accorded to the parties on 01 December 2020 through Video Conferencing. At the hearing, the representatives of TASSPL, CCTPL and CHPT have made the following submissions:

**Trans Asian Shipping Services (P) Ltd. represented by the Legal Officer**

- (i) We filed a Writ Petition before the Hon'ble High Court of Madras to dispose of application filed before the TAMP for waiving of Ground Rent charged on a container at CCTPL.
- (ii) The Container that was held up in the port premises was basically Directorate of Revenue Intelligence (DRI) seized up container. Later we got NOC from the respective holding Authority. For the meantime, the charges, which is an exorbitant amount which is outweighing container value has been billed to us. We have disputed to this billing and had filed an application to TAMP, which was not considered by TAMP.
- (iii) We had no other remedy except to approach Hon'ble High Court by filing a Writ Petition to consider to give a direction to either waive of the charges to the confiscated container or to consider our application filed with TAMP, which is long pending.
- (iv) We understand that the Hon'ble High Court of Madras gave an Order to TAMP to dispose our application within a short span of time. The order had come in this year early in March 2020.

- (v) The Hon'ble Supreme Court in the month of August 2020 passed an order, wherein, the terminals are not supposed to be charging ground rent to the Steamer Agents or its lines. Whatever charges are due, are to be collected from the consignee or importers or their agents. In light of the recent Hon'ble Supreme Court order, we are not liable for any charges whatsoever in terms of Ground Rent or any Cargo Related Charges. It has to be imposed on the Consignees. In case of seized containers, firstly, Ground Rent is not applicable, just because of the container was held up by holding Authority and issuance of orders to that extent.
- (vi) Secondly, Hon'ble Supreme Court has clarified that any charges on account of Ground Rent or Cargo Related Charges shall not be on Shipping Lines.

#### **CCTPL represented by its Legal Counsel**

- (i) We have lot to say on the merits of the matter. The petitioner has mentioned about the Order of Hon'ble Supreme Court passed in August 2020. We have not come across such orders of Hon'ble Supreme Court. The petitioner may circulate the order of the Supreme Court for our consideration.
- (ii) The Container is lying in the terminal for last more than ten years, in fact, it has arrived in February, 2007 and had been intercepted by DRI and it has been lying from then. The order of adjudication was passed by the Department of Customs on 30 April 2010, thereafter it has been lying there.
- (iii) Before the matter is taken up on merits, we can arrange for some kind of amicable resolution of the matter because the charges are mounted to be an enormous amount, it is about ₹. 24 to ₹. 25 lakhs, which is nothing when compared to the value of the container, subject to Port also agree to waive of its revenue share.
- (iv) This submission made by us is without prejudice to what we would be submitting on the merits of the matters.
- (v) We submit that, we are willing to consider some waiver, not the entire amount subject to the Port also agrees to waive its charges and subject to container lines also accept to this proposal.

[Member (F): Trans Asia may like to take some time to understand how much amount CCTPL is willing to waive etc. ]

[Trans Asia: We may not able to comment at this stage. The Container Value is about ₹. 9 lakhs before 10 years and has depreciated over the period. So we would like to understand what the settlement amount would be vis-à-vis the container value.

[Member (F): Whether the container has been released or still in Terminal.]

[Trans Asia: No, the container is still in Terminal. ]

[Member (F): Both the parties may take some time to resolve the issue, if possible.]

- (vi) The Petitioner, Trans Asia has preferred an application to the Authority (TAMP). We do not know under what section of law that a representation has been made in 2011.
- (vii) The Authority is a Statutory Authority vested with separate powers under the Major Port Trusts Act 1963. The Authority has been formed under Section 47 of the MPT Act, 1963 and the power of the Authority are set out in Section 48, generally in Chapter 6 of the MPT ACT, 1963.
- (viii) The Petitioner may well submit that it has filed a representation in early 2011, because they were not referred for a hearing or there was not development in the matter. It approached the Hon'ble High Court and the Hon'ble High Court has directed to consider their representation, therefore, the petitioner probably submit that they are entitled to approach the Authority.

- (ix) We refer to the paragraph no. 5, 6 & 7 of the Hon'ble High Court Orders dated 13 February 2020 [Legal counsel reads those paras]
- Pursuant to the direction at para no. 7 of the Hon'ble High Court orders, the present Joint Hearing is scheduled today.
- The directions that has been given by the Hon'ble High Court is to consider the representation made by the petitioner in June 2011 and pass final order on the merits and in accordance with the law.
- (x) If the statute by which the Authority has been constituted and if the statute gives necessary powers and jurisdiction to the Authority to consider and decide the particular matter, then it may be done. The order passed by the Hon'ble High Court cannot be considered by the petitioners to interpret to say that the Authority can consider to grant waiver, unless there is power vested with the Statutory Authority to do certain things, so it cannot be done.
- (xi) Section 48 gives power to the Authority to frame Scale of Rates for services performed by Board or other person. The Petitioner should convince the Authority as to how they could approach Hon'ble Authority for grant of certain relief. What are powers given statutorily to the Authority to grant reliefs and its jurisdiction to exercise such powers?
- (xii) The Chapter 6 of the MPT Act, 1963 does not give any authority or jurisdiction to the Authority to grant waiver or remission of the storage charges by any of the Statutory Custodian, let it be either Port Trust, or a Private Terminal or any other person carrying out the activities given under Section 42(3) of the MPT Act, 1963.
- (xiii) As per Sections 49 (a), 49 (b), 50 of the MPT Act, 1963, the jurisdiction to consider and grant scale of rates or revision of past orders passed by the Authority is confined to the provisions set out in Chapter 6 of the MPT Act., 1963.
- [Member (F): CCTPL may make their Augments on the merits of the case instead of the legality. Since the matter has been referred by the Hon'ble High Court, we have to look into the matter, whatever the orders we give is subject to the order of the High Court.]
- (xiv) This was one container; the shipper is a party in Bangalore called A.J.K Exporters and what was declared in the shipping Bill, Bill of Lading and other shipping documents is that it contains Handicraft items of Clay. But with the prior information, the DRI intercepted the containers on 14.2.2007 and it was found to contain 472 bags of red sandal wood with a value of ₹ 26.43 lakhs. Export of Red Sandal woods is a prohibited item, as a consequence of that, the container was seized under Section 110 of the Customs Act.
- (xv) Adjudication proceeding was held by Customs Department and the petitioner was also made a party to that apart from shipper of the cargo including transporter etc. By the Order dated 30 April 2010, the Joint Commissioner of Customs passed on order dropping the proceeding against the Trans Asia and the container was directed to be released. Thereafter, the petitioner approached CCTPL for release of the container. As on 29.7.2010, there was a sum of ₹.12.59 lakhs due towards storage charges. As per the provision of the MPT Act, 1963 and Concession Agreement, we have to collect such amount and a share a certain percentage to the CHPT. The petitioner has also made a request to CHPT to waive the Port share of Royalty, which was not considered by Port.
- (xvi) Para 5.8.3. of the Tariff Guidelines, 2005, deals with the container storage charges, [Mr Ragunathan reads the para]
- (xvii) Para no. 5.8.3 (iv), specifically deals such a situation of container seized/confiscated by the Custom Authorities. If the Container is not removed with 75 days, the Container Lines continue to be liable even if it removed, it will have to meet the cost of transportation and cost of destuffing. That is a case when consignee does not come forward to clear the cargo or shipper, or in the case where customs confiscated the cargo, the owner of the consignment does not come forward to remove the cargo or cannot remove the cargo, it is responsibility of the Container Lines to ensure that the cargo is removed and the cost of de-stuffing is met by the Container line and also bear the storage charges upto the date of

actual removal either from the terminal or where it is shifted to CFS/ Customs Bonded Area.

- (xviii) With regard to Hon'ble Supreme Court Order, the petitioner is requested to give the citation of the order, name of the case and date of order to be referred by us.

[Trans Asia: The citation of the Supreme Court is Civil Appeal no 2525 of 2018 dated 5 August 2020. The Ratio was in Para no. 24 of the order, the Parties: Chairman, Board of Trustees, Cochin Port Trust – Appellant vs. Arebee Star Maritime Agencies Pvt. Ltd and others- Respondent.]

- (xix) The Judgement appears to be confined to the cargo and not relates to containers or containerized cargo. The referred clause of 5.8.3 of Tariff Guidelines, 2005 is directly applicable to containers. There are number of judgements from 1997 which held that it is the importers who are liable to pay demurrage charges. The Supreme Court has also held that even the cargo is detained for no fault of the importer by a detention of cargo later releasing it, in such a case also the cargo owner or the consignee are still liable to pay charges. There is also a judgement in Shree Lakshmi Steel also. We will file the written submission supported by copies of the judgements and circulate to the petitioners and the Authority within a week.

#### **CHPT**

- (i) The revenue share is to be paid as per the terms and condition of the Concession Agreement. Any concession/ waiver granted by the BOT operator cannot be waived as per the terms and conditions of the Concession Agreement.
- (ii) As per the merits of the case the terminal is entitled to collect the amount due as per prevailing Scale of Rates.

[Counsel on behalf of CCTPL: There has to be proportionate waiver of Revenue share in the amicable settlement]

- (iii) The Traffic Department of CHPT has not come across any of such cases in the past. They are not aware of any Court Judgment relevant to this case.

#### **Member (F), TAMP**

- (i) Both the Parties to submit their written submission within 10 days. Thereafter, the case will be examined further. We will take up the matter with the Hon'ble High Court seeking extension for further 10 to 12 weeks to dispose the case.

6.2. As brought out above, during the joint hearing, both the parties i.e. TASSPL and CCTPL have drawn reference to some Supreme Court Judgments in support of their respective submissions and have agreed to furnish their written submissions along with the relevant judgments within 10 to 12 days. Further, during the joint hearing, the TASSPL as well as CCTPL have also indicated their willingness to explore the option of settling the matter amicably.

6.3. In this regard, in the absence of receipt of any communication from the CCTPL and TASSPL within the prescribed timelines, both the parties were reminded vide letters dated 18 December 2020 respectively to furnish the requisite information immediately.

7.1. In response, the TASSPL vide its e-mail dated 18 December 2020 has furnished a copy of the Judgment dated 05 August 2020, passed by the Hon'ble Supreme Court in a batch of Civil Appeal Nos. 2525 to 2535 of 2018 in the matter between the COPT and M/s. Arebee Star Maritime Agencies Private Limited and Others.

7.2. From the copy of the Order, it is understood that in the Original Petition No. 21041 of 1999 relating to Arebee Star Maritime Agencies (P) Ltd. v/s. Cochin Port Trust, the question before the Hon'ble High Court of Kerala was whether the liability to pay "ground rent" on containers unloaded at Cochin Port, but not cleared by the consignees/ importers and refused to be de-stuffed by the Port, on the ground of inadequate storage space, can be imposed on the owners of the vessel/ steamer agents beyond the period of 75 days,

fixed by the Tariff Authority of Major Ports [TAMP], a statutory body constituted under Section 47-A of the Major Port Trusts Act [MPT Act], 1963.

7.3. In this connection, the Division Bench of Hon'ble High Court of Kerala had pronounced a judgment dated 27 September 2011. In the said judgment, the High Court had referred to the fact that the shipping agents repeatedly requested the Port Trust to destuff the containers which were lying at the port, but that the Port Trust stated that they cannot do so for inadequacy of space. The judgment therefore held that because of the lapse on the part of the consignee on the one hand in not lifting the goods, and the Port Trust on the other in not destuffing containers, the shipping agents were caught in between, and were being made "to pay through their nose". This being the case, the impugned judgment went on to construe Sections 61 and 62 of the MPT Act, by which a Board "may", after the expiry of two months from the time when any goods passed into its custody, sell such goods under certain circumstances. The impugned judgment went on to hold that the expression "may" in the said provisions must be read as "shall", as a duty is cast on the Port Trust to get rid of the goods as soon as possible in a fact situation where the consignee does not lift such goods. Ultimately, the impugned judgment concluded as follows:

"44. *In the above facts and circumstances, this Court finds that, there is no rationale on the part of the Port Trust in contending that they are entitled to collect 'Ground Rent' charges in respect of containers indefinitely. The course pursued by them without causing the goods to be destuffed, despite the specific request, on the failure of the Consignee/ Importer to have it cleared and by proceeding against such goods for causing the same to be sold in the public auction, realising the funds, to be apportioned in the manner specified under Section 63, cannot but be deprecated. This Court holds that the respondent Port Trust can demand 'Ground Rent' only to a maximum period of '75 days' as specified by the Tariff Authority for Major Ports as per the relevant TAMP Orders discussed above."*

7.4. Aggrieved by the said Judgment, the parties have approached the Hon'ble Supreme Court. The Hon'ble Supreme Court in its judgment dated 5 August 2020 has held as follows:

"82. *2 and 3 .....upto the point that the Port Trust takes charge of the goods, and gives receipt therefor, the steamer agent may be held liable for Port Trust dues in connection with services rendered qua unloading of goods, but that thereafter, the importer, owner, consignee or their agent is liable to pay demurrage charges for storage of goods.*

5 *.....as to whether the Port Trust is obliged to destuff containers that are entrusted to it and return empty containers to the shipping agent, the answer is that a container which has to be returned is only a receptacle by which goods that are imported into India are transported. Considering that the container may belong either to the consignor, shipping agent, ship-owner, or to some person who has leased out the same, it would be the duty of the Port Trust to destuff every container that is entrusted to it, and return destuffed containers to any such person within as short a period as is feasible in cases where the owner/person entitled to the goods does not come forward to take delivery of the goods and destuff such containers. What should be this period is to be determined on the facts of each case, given the activities of the port, the number of vessels which berth at it, together with the volume of goods that are imported. While it does not lie in the mouth of the Port Trust to state that it has no place in which to keep goods after they are destuffed – as in the facts in the present case – yet a court may, in the facts of an individual case, look into practical difficulties faced by the Port Trust. This may lead to the "short period" in the facts of a particular case being slightly longer than in a case where a port is less frequented, and goods that are stored are lesser in number, given the amount of space in which the goods can be stored.*

83. *Having answered the questions that have been posed before this Court, we do not, on the facts of this case, think that the justice of the case demands that we should interfere with the impugned High Court judgment. The steamer agents themselves did not dispute liability to pay ground rent upto 75 days before the High Court, and have admittedly paid the said charges long ago. As a matter of fact, the steamer agents paid ground rent even beyond the period of 75 days – the High Court having ordered the Appellant Port Trust to recompute the liability of the steamer agents, and return the balance to the parties concerned within two months from the date of receipt of a copy of the impugned judgment.*

*To order a refund of ground rent paid for 75 days to the steamer agent, and direct the Board to then recover the same from the importer, consignor and/or the owner of the goods at this late stage of the proceedings would not be in the interest of justice.*

84. *Accordingly, we dispose of the appeals that have been filed against the impugned High Court judgment. The impugned judgment is set aside on one question of law, namely, that the expression "may" in sections 61 and 62 of the MPT Act cannot be read as "shall", subject to the caveat that as the "State" under Article 12 of the Constitution, a Port Trust must act reasonably, and attempt to sell the goods within a reasonable period from the date on which it has assumed custody of them."*

7.5. Subsequently, the TASSPL vide its email dated 05 January 2021 has furnished its written submissions. Apart from reiterating its submissions made in its representation dated 16 June 2011, the TASSPL has also submitted the Supreme Court decision in civil appeal No. 2525 of 2018 and made submissions connected thereto as given below:

- (i) The Honourable Bench held that "after the goods are discharged and the Port Trust takes charge of the same, the demurrage / storage charges accrued for the goods would be payable by the importer, consignee, owner of the goods".
- (ii) Further the Bench also held that the Port Trust is obliged to destuff the goods and return the containers within a 'short time' depending on the facts of each case, considering the activities of the Port, the vessel traffic, etc. The Port Trust is not entitled to rely upon lack of storage space for the destuffed goods as a defence. In the event the destuffed goods remain uncleared by the owner of the goods or any person entitled thereto within the prescribed time for their clearance and/ or dues to the Port Trust remain unpaid, the Port Trust may sell such goods after expiry of the prescribed time period. In this regard, the Port Trust must act reasonably and attempt to sell the goods within a reasonable period of time from the date on which it has assumed custody of the goods. Amounts received towards sale proceeds shall be adjusted towards such charges.
- (iii) Hence the judgment resolves the long - standing issue pertaining to steamer agent's liability towards ground rent levied by the Port Trust for uncleared goods. It provides respite to the ship owners and steamer agents who were saddled with liability towards ground rent levied by Major Ports for uncleared cargo. Thus, the Apex Court has brought in clarity on the long disputed question as to who is to pay storage charges in case if the goods are not cleared by the consignee/ importer and has without leaving room for any ambiguity made it clear that once goods are stored in the premises of the Port, they have a nexus only with the owner of the goods or other persons entitled thereto and not the steamer agent/ container lines. The Court has absolved vessel owner/ shipping agents from paying the storage and other related charges that relate to abandonment of the cargo entrusted with the custodian. As per the judgment, it is the importer/ owner of the goods/ consignee or their agent who is liable to pay such charges being the owner of the cargo.
- (iv) Further the Apex court has also held that, a container which has to be returned is only a receptacle by which goods that are imported into India are transported. Considering that the container may belong either to the consignor, shipping agent, ship-owner, or to some person who has leased out the same, it would be the duty of the Port Trust to destuff every container that is entrusted to it, and return destuffed containers to any such person within as short a period as is feasible, the outer limit of which is laid down by the Honourable Supreme Court as 4 ( Four) months from the date of landing of the cargo, in cases where the owner/ person entitled to the goods does not come forward to take delivery of the goods and destuff such containers.
- (v) The Hon'ble Supreme Court considered the Major Port Trusts Act, 1963 (MPT) and the Customs Act, 1962 ("Customs Act") thoroughly in arriving at its decision. This provides much needed clarification on the issue of the shipowners' and agents' liability to the Port for storage charges.
- (vi) The above judgment in *The Chairman, Board of Trustees, Cochin Port Trust v. M/s Arebee Star Maritime Agencies Private Ltd. & Ors.*, has conclusively determined that shipowners



and agents are not liable for storage charges imposed by the Port in respect of abandoned/unclaimed cargo, where the cargo has been placed in the Port's custody.

- (vii) These findings affirm the position that once the goods are delivered into the custody of the Port and a receipt is obtained from the Port, the Port cannot then look to the ship-owner/ vessel agent/ steamer agent for any charges related to the goods. Thus, goods that are stored on the premises of the Board have a nexus only with the owner or other persons entitled to those goods, and not with the container lines.
- (viii) Therefore, CHPT and CCTPL are cast with the duty to "destuff cargo " from the container and return the container back to TASSPL/ container line immediately without debiting TASSPL any charges as alleged.
- (ix) It is submitted that TASSPL as a carrier cannot be held liable for the Storage charges and the deduction in the head of Storage charges is totally illegal and violation of the law of the land, statutory rules and regulations.
- (x) Considering the above facts and grounds that –
  - (a) The TAMP scale of rates is applicable only in the case of long idling Containers not confiscated or Undergoing Customs Proceedings, and the same is only to be paid by actual owner of the cargo and not the container line. Therefore, levying charges against Container No RWAU2408198 idling in the port for the purpose of DRI investigation is illegal, since the Container was kept in the Yard in order to comply with the process of DRI investigation. As per the Law of the Land, TASSPL is bound to abide and facilitate ourselves for any statutory investigation.
  - (b) TASSPL as a carrier cannot be held liable for the storage charges and the present demand in the head of storage charges is totally illegal and in violation of statutory rules and regulations.
  - (c) The CCTPL ought to have found that Customs has confiscated not the Container but the Cargo stuffed in the Container.
  - (d) Complying with the Honourable Supreme Court decision in Civil Appeal No.2525 of 2018,

TAMP is humbly requested to kindly declare that the demand made by CCTPL is illegal and direct the CCTPL to release the Container bearing No RWAU2408198 forthwith and waive off the entire amounts/ charges levied on TASSPL.

8.1. The CCTPL has also vide its e-mail dated 24 December 2020 furnished its written submissions and has also furnished a copy of the judgment dated 27 July 2017 issued by Hon'ble Supreme Court in Civil Appeal No. 9831-32 of 2017 in the matter between the Mumbai Port Trust (MBPT) and M/s. Shri Lakshmi Steels and Others.

8.2. The CCTPL in its above referred email has informed that although the CCTPL through their Advocates approached TASSPL for an amicable settlement, they were disinclined to consider amicable settlement but insisted on delivery of the container without payment of charges demanded.

8.3. The written submissions made by CCTPL are as follows:

- (i) The TASSPL had filed a Memorandum dated 16<sup>th</sup> June, 2011 before this Hon'ble Authority challenging the levy of ground rent/ container storage charges by the CCTPL in respect of the container bearing No.RWAU 2408198.
- (ii) It was declared that the said container was stuffed with Handicraft Items made of Clay. However, when the Officers of the Directorate of Revenue Intelligence intercepted the truck carrying the said container and upon opening of the said container, it was found to contain 472 logs of red sanders which is a cargo prohibited for export. The container with the cargo was seized by DRI on 14.2.2007 and was kept lying in their hold in the port premises for further investigation.

- (iii) Thereafter, adjudication proceedings were initiated by the Customs Department and an order was passed on 30.4.2010 by the Joint Commissioner of Customs, Trichy by which, besides confiscation of the cargo of red sanders, penalty was also imposed on a number of parties. The adjudication proceedings against the TASSPL were dropped and the container was directed to be released to the TASSPL.
- (iv) In the meantime, owing to the fact that the cargo of red sanders and later the said container were lying with CCTPL and as contemplated under the Scale of rates, CCTPL had levied and demanded payment of storage charges from the TASSPL.
- (v) The TASSPL however made a representation to CCTPL and to CHPT requesting for waiver of the container storage charges on account of the fact that the container was orders to be released by the Customs Department and that the detention of the cargo and the container was not due to any fault or lack of diligence on the part of TASSPL.
- (vi) However, since CCTPL was entitled to demand payment of the container storage charges and its removal from its premises, in terms of a para 3.12.11 of Scale of Rates framed by TAMP read with Clause No.5.8.3 of the 2005 guidelines, the CCTPL rejected the request for the waiver made by the TASSPL.
- (vii) The TASSPL had thereafter made a representation before TAMP on 3.12.2011. Finding that there was no response, the TASSPL filed W.P.No.11020 of 2012 in the Hon'ble Madras High Court.
- (viii) The CCTPL contested the said Writ Petition on the basis of the Scale of Rates and the 2005 guidelines issued by TAMP, besides on the ground that the Major Port Trust Act by which TAMP was constituted, did not provide for an Appellate remedy before TAMP.
- (ix) The Writ Petition was disposed of by an order dated 13.2.2020 by which TAMP was directed to "dispose of the Appeal dated 16.6.2011 filed by TASSPL and pass final orders on merits and in accordance with law", after affording sufficient opportunity to all the Parties to the Writ Petition.
- (x) Pursuant to such directions, TAMP granted a hearing through Video Conferencing on 1.12.2020, wherein CCTPL's Legal Counsel had made oral submissions before TAMP.
- (xi) **Maintainability of the Representation/ "Appeal" –**  
The CCTPL submits that TAMP was constituted by introducing Chapter V A to the Major Port Trust Act. Therefore, TAMP derives its jurisdiction only from the said chapter which contains Section 47A to 47H of the Major Port Trust Act. Pursuant to its Constitution, TAMP derives its power and jurisdiction to frame a Scale of Rates for any of charges to be collected by either the Major Ports in the country or by any other person, like the CCTPL authorized under Section 42 of the Major Port Trust Act to render certain services, and statement of conditions under which such services are to be performed by the Major Ports or such other person.

The provisions contained in the said Act relating the power, authority and jurisdiction to be executed by TAMP do not provide for an Appeal being preferred by any person aggrieved by the levy or demand made for charges, in respect of services rendered. Therefore, TAMP, being a creation of a statute, would not go beyond what has been prescribed by the statute under which it is constituted. Therefore, it is respectfully submitted that the TASSPL is not entitled to either make a representation or "Appeal" by whatever nomenclature it is called.

It is no doubt true that the Hon'ble Madras Court by its order dated 13.2.2020 had passed a direction to TAMP to consider the representation dated 16.6.2011 made by the TASSPL but the said direction is qualified by directing that the order is to be passed by TAMP "on merits and in accordance with law". Such a direction cannot be construed by TASSPL to mean that the Hon'ble Court had vested jurisdiction with TAMP to entertain an Appeal and sit in judgment over the levy of container storage charges by a Statutory Custodian like the CCTPL.

In other words, while under Section 48 of the said Act, TAMP is entitled to notify the charges to be levied by the Major Ports and such other persons and also set out certain conditions under which such charges could be collected, the jurisdiction to grant waiver of such charges has not been vested with TAMP. Consequently, the TASSPL will not be entitled to seek a direction from TAMP for waiver of the storage charges.

(xii) **Liability of TASSPL to pay under 2005 guidelines of TAMP –**

The CCTPL submits that as stated above, TAMP has not only notified the Scale of rates but has also issued guidelines from time to time. Under Clause No.5.8.3 (iv) of the 2005 guidelines, in respect of abandoned containers or containers in respect of which adjudication proceedings were initiated by the Customs Department and later on ordered to be released, the container lines or their Agent are liable to pay the storage charges until the containers are removed from the premises of the Terminal Operator like this Respondent. For easy reference, the relevant portion of the 2005 guidelines is reproduced below:

*“Where the container is seized/ confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/ confiscated containers should be removed by the Lines/ consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case, the storage charge shall cease to apply from the date of such removal”.*

It would thus be clear from the relevant provision of the Scale of Rates that CCTPL would be liable to statutorily demand and recover storage charges, which includes royalty share of CHPT, from the Container line until it is actually removed from the Terminal and notwithstanding the fact that the Adjudicating Authority under the Customs Act had permitted the release of the Container from the detention.

(xiii) **Hon’ble Supreme Court Judgments on the liability of the TASSPL –**

During the hearing, the representative of TASSPL relied on a judgment of the Hon’ble Supreme Court dated 05.08.2020 in Civil Appeal No.2525 of 2018 in the case of Cochin Port Trust vs. Arbee Star Maritime Agencies Pvt. Ltd. and others and contended that so far as the demurrage or ground rent charges are concerned, it was only the cargo interests like the shipper or the receiver, who alone will be liable to pay such charges.

However, it is respectfully submitted that while the said judgment is an authority for the proposition that the liability for payment of storage charges or demurrage charges in respect of the cargo is always on the Importer and the container line or a carrier cannot be held liable, however, in the said Judgment, the Hon’ble Supreme Court had made a distinction between containers which are landed and are to be destuffed by the Port Authority, in so far as container belonging to or leased by a container line, if the cargo stuffed in the said container is seized by the Customs Department, the container line will be liable for payment of storage charges for the container and the cargo until they are removed. (See Para 82 (5) of the said judgment).

In this regard, CCTPL places reliance on an earlier judgment of the Hon’ble Supreme Court reported in CDJ 2017 SCC Page 859 in the case of Mumbai Port Trust Vs Shri Lakshmi Steels wherein the Hon’ble Supreme Court has clearly held the container line liable for payment of storage charges. In fact, the said judgment has even referred to Regulation 6 (i)(I) of the Handling of Cargo in Customs Area Regulation 2009 by which the Customs Department had directed the carrier or the container line to waive charges, on the basis that the Customs Act does not provide for the Department to direct waiver of storage or demurrage charges. (See Paragraph 23 and 47 of the judgment.)

Therefore, the Scale of Rates and the guidelines issued by TAMP would be the only basis on which the levy of container storage charges or detention charges would be determined. When the Scale of Rates or the Major Port Trust Act does not contemplate the grant of waiver of such charges, the TASSPL will not be entitled to any relief before TAMP, as sought for.

- (xiv) It is therefore prayed that TAMP may be pleased to dismiss the above representation/"Appeal" and maintainability and thus render justice.

8.4. The operative portion of the judgment passed by the Supreme Court, as referred by CCTPL in its submissions are as follows:

- "46. We are, therefore, clearly of the view that even though there may be some delay on the part of the DRI and the customs authorities, the respondent-importers have also been guilty of delaying the matter and, therefore, they cannot claim that they are not liable to pay demurrage and detention charges. We may, however, clarify that the respondent-importers are free to approach the Mumbai Port Trust in terms of Section 53 of the Act for exemption and remission of demurrage and other charges and the Board may take a sympathetic view while considering the case of the respondent-importers under Section 53.
47. As far as detention charges of the Shipping Line are concerned, in addition to what we have observed above, we are of the view that the High Court could not in writ proceedings have directed the DRI/Customs to pay the detention charges to the Shipping Line since these were to be paid on the basis of a contract between the respondent-importers and the shipping line.  
In view of the above discussion, the appeals are allowed. The judgment of the High Court is set aside and the writ petitions filed by the respondent-importers are dismissed. No order as to costs. Pending application(s), if any, stand(s) disposed of."

9.1. A copy each of the written submissions made by TASSPL and the copy of the Supreme Court judgment referred by TASSPL was forwarded to the CCTPL vide letter dated 07 January 2021 seeking its comments. Likewise, a copy each of the written submissions made by CCTPL and the copy of the Supreme Court judgment referred by CCTPL was forwarded to the TASSPL vide letter dated 07 January 2021 seeking its comments.

9.2. In this regard, the CCTPL vide its email dated 13 January 2020 has responded to the written submissions of TASSPL dated 5 January 2021. The response of CCTPL is as follows:

- (i) The CCTPL denies all the allegations contained therein and reiterates the contents of its Written Submissions dated 24 December 2020, which may be read as a part and parcel of this Counter.
- (ii) At the risk of repetition, it is submitted that Clause No.5.8.3 (iv) of the 2005 guidelines, which has been issued in respect of abandoned containers or containers in respect of which adjudication proceedings were initiated by the Customs Department and later on ordered to be released, the container lines or their Agent are liable to pay the storage charges until the containers are removed from the premises of the Terminal Operator like CCTPL.
- (iii) The TASSPL has relied upon the recent Judgment of the Hon'ble Supreme Court dated 05.08.2020 in the case of Cochin Port Trust vs. Arbee Star Maritime Agencies Pvt. Ltd. and others and had while extracting the relevant portion of the said Judgment, has represented that, upon the goods being discharged and the Port Trust takes charge of the same, the demurrage/ storage charges accrued for the goods would be payable by the importer, consignee or the owner of the goods. While so doing, it is the contention of the TASSPL that, the long - standing issue that remained to be decided pertaining to steamer agent's liability towards ground rent levied by the Port Trust for uncleared goods, has been clarified to the relief of the ship owners and steamer agents.
- (iv) In this regard, it is submitted that there exists a distinction between the liability for payment of storage charges or demurrage charges in respect of the cargo and that of a container. In cases where the question revolves upon payment of charges for the cargo is concerned, it may be so that the Importer or a carrier/ container line cannot be fastened with such liability. Per contra, it is to be noted that, in cases where the charges arise on account of storage of a container, it is certainly the container line or its Agent who would be liable to pay such charges to the Container Terminal and the Container Terminal cannot be held liable in this regard. Hence, the said Judgment shall not be applicable to the circumstances

of this case where storage charges are in respect of the container, and the reference to which precedent misplaced.

- (v) The CCTPL places reliance on the judgment of the Hon'ble Supreme Court which has been reported in CDJ 2017 SCC 3 Page 859 namely, Mumbai Port Trust vs Shri Lakshmi Steels wherein the Hon'ble Supreme Court has categorically set out that it is the container line that shall be liable towards payment of container storage charges. There has been a clear reference to Regulation 6 (i) (I) of the Handling of Cargo in Customs Area Regulation 2009, in the said Judgment, placing reliance on which, the Customs Department had directed the carrier or the container line to waive charges, on the basis that the Customs Act does not provide for the Department to direct waiver of storage or demurrage charges. Considering that the Container belongs to the container line, irrespective of whether it is owned by them or not, the Carrier as the owner of the container shall be liable to pay the amounts towards storage charges.
- (vi) Thus, it is reiterated that the Scale of Rates and the guidelines issued by TAMP shall be the primary basis on which the levy of container storage charges or detention charges would be determined. Therefore, in the absence of any provision being contemplated under the Scale of Rates or the Major Port Trust Act for the grant of waiver of such charges, the TASSPL shall not be entitled for such relief before TAMP.

9.3. Similarly, the TASSPL vide its email dated 14 January 2021 has responded to the written submissions of CCTPL dated 24 December 2020. The response of TASSPL is as follows:

- (i) With regard to the contention of CCTPL on the maintainability of the Representation/ "Appeal" before TAMP, it is submitted that TASSPL was constrained to approach TAMP due to levy of exorbitant charges for no fault of TASSPL.
- (ii) Also, this contention has been made by the CCTPL, in order to justify their actions without any factual or legal consideration and to further absolve themselves from scrutiny from any adjudicatory body. The CCTPL cannot in its discretion demand storage charges, when the containers are held by governmental authority and not due to long idling. As per the Apex court judgment on the Storage charges, it is observed by the Hon'ble Supreme Court that:  
  
*"Once the goods are handed over to the Port Trust by the steamer and the steamer agents have duly endorsed the bill of lading or issued the delivery order, their obligation to deliver the goods personally to the owner or the endorsee comes to an end. Even though the consignee is not a party to the contract of carriage once the property in the goods had passed to him, he becomes liable to pay the storage or demurrage charges as owner of the goods to the shipowner." This Court also agreed with the conclusion of the High Court that the provisions of the MPT Act cannot be so construed as to hold that the steamer agent has undertaken the responsibility for the safety of the goods till they are cleared by Customs and taken delivery of by the consignee."*
- (iii) Also, TASSPL has rightfully approached the High Court vide Writ Petition No. 11020 of 2012 for the enforcement of its legal rights, since the matter was pending before TAMP for a considerable period of time.
- (iv) Under Article 226 of the Constitution, the High Court is within its right to issue directions, orders or writs to any person or authority for the enforcement of fundamental rights or for any other purpose. Therefore, TAMP is required to comply with the same, in order to expeditiously dispose TASSPL's appeal meritoriously.
- (v) Furthermore, the CCTPL has made the contention with regard to Liability of the Petitioner to pay under the 2005 guidelines of TAMP. In this regard, it is necessary to reiterate that TASSPL had been prevented from carrying out its obligations in pursuance of the above-mentioned guidelines, owing to the fact that CCTPL has refused to release TASSPL's container. Instead the container was detained for a longer time than necessary by CCTPL to extort improper storage charges from TASSPL.
- (vi) In this regard, it is necessary to reiterate that TASSPL had obtained permission from the Commissioner of Customs to release our container, since it was not a part of the Customs

investigation. Despite this order, the container was not released by CCTPL. Thereafter, TASSPL had produced an order before CCTPL from the Commissioner of Customs exonerating TASSPL from all the proceedings and with a direction to release the Container without further delay. Though this order was produced, CCTPL had refused to release the container without the payment of storage charges upfront.

- (vii) It is submitted that the container RWAU2408198 was held not for the fault of TASSPL but for the Customs proceedings. Therefore, levying charges against Container No RWAU2408198 idling in the port for the purpose of DRI investigation was illegal on the part of CCTPL. Further, it is also to be noted that, that as per the circular vide no 84/95 dated 25-7-1995 bearing No 450/61/93 issued by the Central Board of Excise and Custom (Department of Revenue, Ministry of Finance, Govt of India), it is declared and clarified that detention by any authority for long periods under the guise of investigation is unfair and cumbersome for container agents.
- (viii) Based on the above submission read along with the latest judgment of Hon'ble Supreme Court, The Chairman, Board of Trustees, Cochin Port Trust v. M/s Arebee Star Maritime Agencies Private Ltd. & Ors. - Civil Appeal No.2525 of 2018, the contention put forward by CCTPL will not stand in the eyes of law.
- (ix) The CCTPL have made submissions with regard to the Supreme Court judgments on the liability of TASSPL. It is necessary to submit that these contentions made by CCTPL are baseless and incorrect. The CCTPL has relied on the case of Mumbai Port Trust Vs. Shri Lakshmi Steels to submit that the container line is liable for payment of storage charges;
  - (a) Firstly, it is submitted that the judgment does not in any manner conclusively hold that the container line is liable for payment of storage charges as submitted by the Respondents.
  - (b) The CCTPL have relied on paragraph 47 of the judgment in which, the Supreme Court has held that the DRI/ Customs cannot be directed to pay detention charges to the Shipping Line by the High Court. Further, it also held that payment of storage charge would be based on contracts entered into between the importer and the shipping line. Therefore, there is no conclusive determination whatsoever, with regard to the liability of the shipping line in this paragraph, as submitted by the respondents.
  - (c) Secondly, under paragraph 23, this judgment has held that the authority created under statute, such as the Port Trust are entitled to charge demurrage for the imported goods in its custody, and make the importer or consignee liable for the same. Therefore, the holding in the judgment should not be construed by the Respondents, to mean that the Port Trust is entitled to charge storage and other charges from the container line, since it clearly specifies the importer and consignee as the liable parties.
- (x) In addition, the CCTPL have made baseless submissions with regard to Supreme Court judgment of The Chairman, Board of Trustees, Cochin Port Trust v. M/s Arebee Star Maritime Agencies Private Ltd. & Ors. - Civil Appeal No.2525 of 2018 (dated 05/05/2020) in Para 82(5), which are interpreted wrongly by the Respondents. It is necessary to reiterate that The Honorable Bench in the above judgment had held that "after the goods are discharged and the Port Trust takes charge of the same, the demurrage/ storage charges accrued for the goods would be payable by the importer, consignee, owner of the goods".
- (xi) Further the Bench has also held that the Port Trust is obliged to destuff the goods and return the containers within a 'short time' depending on the facts of each case, considering the activities of the Port, the vessel traffic, etc. The Port Trust is not entitled to rely upon lack of storage space for the destuffed goods as a defence. In the event the destuffed goods remain uncleared by the owner of the goods or any person entitled thereto within the prescribed time for their clearance and/ or dues to the Port Trust remain unpaid, the Port Trust may sell such goods after expiry of the prescribed time period. In this regard, the Port Trust must act reasonably and attempt to sell the goods within a reasonable period of time

from the date on which it has assumed custody of the goods. Amounts received towards sale proceeds shall be adjusted towards such charges.

Hence the judgment resolves the long - standing issue pertaining to steamer agent's liability towards ground rent levied by the Port Trust for uncleared goods. It provides respite to the ship owners and steamer agents who were saddled with liability towards ground rent levied by Major Ports for uncleared cargo.

- (xii) Further the Apex court has also held that, a container which has to be returned is only a receptacle by which goods that are imported into India are transported. Considering that the container may belong either to the consignor, shipping agent, ship-owner, or to some person who has leased out the same, it would be the duty of the Port Trust to destuff every container that is entrusted to it, and return empty containers to any such person within as short a period as is feasible, the outer limit of which is laid down by the Honorable Supreme Court as 4 ( Four) months from the date of landing of the cargo, in cases where the owner/ person entitled to the goods does not come forward to take delivery of the goods and destuff such containers.
- (xiii) Thus, it is therefore prayed that TAMP may be pleased to consider the appeal of TASSPL and render justice.

10. The CCTPL vide its letter dated 25 November 2020 has, among other submissions drawn reference to a provision in the tariff guidelines and the Scale of Rates of CCTPL. Clause 5.8.3 of Tariff Guidelines, 2005, which was relevant at the material point of time for fixation of tariff of BOT operators including the CCTPL and the identical provision in the SOR of CCTPL reproduced below :

*“5.8.3. The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:*

- (i) *The consignee can issue a letter of abandonment at any time.*
- (ii) *If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,*
  - (a) *the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and*
  - (b) *the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.*
- (iii) *The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.*
- (iv) *Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.”*

11.1. In the meanwhile, and as brought out earlier, the Hon'ble High Court has disposed the subject Writ Petition filed by TASSPL on 13 February 2020. As per the Order of the Hon'ble Court, the representation of TASSPL has to be disposed within a period of twelve weeks from the date of receipt of a copy of the order of the Court. The copy of the Order of the Hon'ble High Court has been received by the office of this Authority on 21 September 2020. As such, the application filed by the TASSPL dated 16 June 2011 has to be disposed by this Authority by 13 December 2020 (i.e. 12 weeks from 21 September 2020).

11.2. In this regard, it is to state that as per Section 50C of the MPT Act, 1963, every notification, declaration, order and regulation of this Authority made in pursuance of the Act is to be published in the

Official Gazette. Also, since the Order is notified in the Gazette only bilingually, the Order has to be translated in Hindi and thereafter, the Order has to be sent for notification in the Gazette of India. This was likely to take some time. Considering the time involved for the above procedures, the Office of this Authority has filed an application before the Hon'ble High Court of Madras seeking extension of additional 12 weeks' time to enable this Authority pass a reasoned Order on the matter in reference.

12. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) The case in reference has emanated from a representation made by Trans Asian Shipping Services Private Limited (TASSPL) on 16 June 2011, representing against the levy of ground rent/ container storage charges by the Chennai Container Terminal Private Limited (CCTPL) in respect of one of its containers. Subsequently, the TASSPL approached the Hon'ble Madras High Court by its writ petition No. 11020 of 2012 praying, *inter alia*, to direct this Authority to consider its appeal dated 16 June 2011 and pass appropriate orders. Since the TASSPL had approached the Hon'ble High Court with regard to its representation in reference, the representation dated 16 June 2011 was not processed and it was decided to act as per the orders to be passed by the Hon'ble Court of Madras. The Hon'ble Madras High Court vide its Order dated 13 February 2020 has directed this Authority to dispose of the representation dated 16 June 2011 filed by TASSPL and pass final orders on merits and in accordance with law, after affording sufficient opportunity to both the petitioner as well as other parties to the appeal including granting them the right of personal hearing. Accordingly, the matter has now been taken up by this Authority.
- (ii) Before proceeding to deal with the issue as raised by TASSPL, it becomes necessary to deal with the submissions made by CCTPL during the hearing held on 01 December 2020 regarding the power of this Authority to deal with the representation of TASSPL. The submission of the CCTPL is that the Major Port Trusts Act, 1963 (MPT Act) does not empower this Authority to grant waiver or remission of the storage charges as sought by the TASSPL. As such, the CCTPL is of the view that the TASSPL ought not to have sought any relief from this Authority by making a representation to this Authority.

The jurisdiction of this Authority can be said to be clearly stipulated by the provisions of Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963. The pith and substance of these provisions is that this Authority can prescribe:

- (i) A Scale of Rates at which, a statement of conditions under which, any of the services specified shall be performed; and,
- (ii) A Scale of Rates on payment of which, and a statement of conditions under which, any property belonging to or in possession or in occupation of the Board is used.

There is nothing in these provisions to suggest that a Scale of Rates can only be seen as a comprehensive Tariff Book notifying rates.

These provisions cannot be narrowly interpreted to confine its role as being only to prescribe rates for Port Trusts and the BOT Terminals operating thereat. There can be genuine grievances voiced by users / representative bodies of users. An Authority enjoined with a statutory duty as described above cannot leave such grievances unlooked. The mere act of framing Scale of Rates will have very little meaning if it is not accompanied by effective monitoring of its application/ implementation. This Authority is statutorily duty bound to entertain and redress disputes about interpretation/ application/ implementation of the tariffs prescribed, particularly when a Court of Law has directed this Authority to dispose of the representation of TASSPL and pass final orders on merits and in accordance with law.

The Hon'ble High Court itself has referred the matter to this Authority for passing final orders on the matter. Given that the matter has now been referred by the Hon'ble Court, it is not appropriate for this Authority to refuse to examine the representation of TASSPL.

In this connection, reference is drawn to an Order no. TAMP/5/2015-CHPT dated 15 January 2016, wherein in compliance of an Order dated 08 October 2014 passed by the Hon'ble High Court of Madras, this Authority had decided the issue of extent of revision of



Container storage charges at the Chennai Port Trust (CHPT) for the period from 6 July 1994 to August 2001, even though this Authority was constituted in April 1997. In other words, having regard to the Order of the Hon'ble Court, this Authority had decided the matter, even though a portion of the period (for which the storage charges were to be reviewed) fell prior to the constitution of this Authority.

- (iii) In compliance to the Order of the Hon'ble High Court, this Authority initiated consultation proceedings with all the parties of the Writ Petition and also accorded personal hearing to the parties on 01 December 2020. Based on the totality of information collected during the processing of the case, the matter is decided as discussed in the succeeding paragraphs.
- (iv) The Hon'ble Madras High Court vide its Order dated 13 February 2020 has directed this Authority to dispose of the representation dated 16 June 2011 filed by TASSPL. In its representation dated 16 June 2011, the TASSPL had made the following prayers before this Authority viz. –
  - (a) Declare that the demand made by CCTPL is illegal.
  - (b) Direct CCTPL to release the container bearing no. RWAU2408198 forthwith.

Vide the above said representation, the TASSPL had also made the following interim prayers before this Authority viz. –

- (a) Grant an opportunity of being heard in the matter.
- (b) Direct CCTPL to release the container bearing no. RWAU2408198 forthwith.

Thus, as directed by the Hon'ble Court, the matter has been taken up now to deal with the above said prayers made by TASSPL.

- (v) The representation of TASSPL arises due to the claim of demurrage/ storage charges by the CCTPL in respect of one of its containers belonging to TASSPL. From the facts of the case as brought out by the parties, it is understood that one Container bearing No. RWAU 2408198 belonging to TASSPL was booked by M/s. ACS Shipping (P) Ltd. for Export Shipment of Handicraft Items in February 2007. The subject container was intercepted by the Directorate of Revenue Intelligence (DRI) on suspicious grounds. Upon inspection, the container is reported to have contained 'Red Sanders', which has been prohibited from being exported. The container along with the cargo was seized by the DRI and kept on hold in the premises of CCTPL for further investigation. It is further understood that when the Customs Department permitted the de-stuffing of the cargo and provisional release of the Container on 23 October 2009, the TASSPL approached CCTPL by its letter dated 26 October 2009 for release of the container. The CCTPL, however, demanded demurrage/ storage charges from the TASSPL for the period the Container lay in the CCTPL premises. Thereafter, when the Customs exonerated TASSPL from all the proceedings with a direction to release the Container in March 2010, the TASSPL approached CCTPL for release of the container. The CCTPL, however, has refused to release the container without the payment of storage charges upfront. Thus, till now i.e. even after 14 years (from the time the container was initially intercepted by the DRI), the Container continues to be in the CCTPL premises. It is based on the above facts, that the TASSPL in its representation has requested this Authority to declare that the demand made by CCTPL is illegal and to direct the CCTPL to release the container bearing no. RWAU2408198 forthwith.
- (vi) In this regard, it is to state that Section 48 of the MPT Act, empowers the Major Port Trust or any other person authorized by the Major Port Trust under Section 42(3) of the MPT Act to levy charges for the services listed at Section 48. The CCTPL is a BOT Operator, who has been authorized by the CHPT under Section 42(3) of the MPT Act. One of the services listed under Section 48 is storage or demurrage of goods on any such place within the limits of the port or port approaches. Thus, in terms of Section 48 of the MPT Act, the CCTPL is entitled to demand payment of demurrage charges according to its scale of rates framed thereunder.

- (vii) The TASSPL in its representation has argued that the Scale of Rates of CCTPL is applicable only in case of long idling containers and not on containers which are confiscated or undergoing custom proceeding. In this regard, reference is drawn to Section 3.12.8 (iv) of the then prevailing SOR of CCTPL, which states that where the container is seized/ confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/ confiscated containers should be removed by the line/ consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal. Thus, the statement made by TASSPL is incorrect as the said provision in the then prevailing Scale of Rates of CCTPL clearly indicates the levy of storage charges on the containers which have been seized or confiscated by the Custom authorities. Further, as per Section 3.12.1 of the then prevailing SOR of CCTPL, the Storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of loading/ delivery/ removal of container. Thus, based on the above provisions in its Scale of Rates, the demand for storage charges made by CCTPL cannot be termed illegal, as alleged by the TASSPL.
- (viii) Based on the above said prescription in the Scale of Rates of CCTPL, the TASSPL is liable to pay the storage/ demurrage charges, to CCTPL till the date the TASSPL communicated to CCTPL regarding DRI passing order for the provisional release of the Container i.e. 26 October 2009, as per Section 3.12.8 (iv) of the then prevailing SOR of CCTPL. In an ideal situation, the TASSPL, keeping in view the above referred provision in the Scale of Rates, ought to have paid the storage upto 26 October 2009 calculated as per its Scale of Rates under protest and ought to have shifted the Container from the CCTPL premises in October 2009 itself (when the DRI had passed Order for provisional release of the Container). Subsequently, it could have taken a legal recourse, if it had so desired, seeking refund of the amount of storage charges paid to CCTPL on the confiscated/ seized containers. Under these circumstances, the stand taken by the TASSPL that it will take away the container only if the demurrage accrued is waived off by CCTPL, appears to be incorrect.
- (ix) The TASSPL in its representation has brought out that it was not at all involved in the offence under the DRI investigation and that the DRI had exonerated them and had ordered the final release of the Container. The TASSPL has also referred to a Circular no. 84/95 dated 25 July 1995 issued by the Central Board of Excise and Customs, wherein it is reported to clarify that the detention by any authority for long periods under the guise of investigation is unfair and cumbersome for container agents. The TASSPL has stated that in spite of highlighting the said Circular to CCTPL, the CCTPL had insisted on payment of storage charges by TASSPL before release of the container.

In this regard, as already brought out earlier, in terms of Section 48 of the MPT Act, and the approved SOR, the CCTPL is entitled to demand payment of demurrage charges according to its scale of rates framed thereunder. It is noteworthy that the Circular issued by the Central Board of Excise and Customs, as referred above by TASSPL, is in the nature of an administrative communication. There can be no iota of doubt that the administrative communication cannot in any manner override the power and authority of CCTPL to levy storage charges, as legally vested in it under the MPT Act and approved SOR.

- (x) There is no doubt that the container was idling in the CCTPL premises for the purpose of DRI investigation which was beyond the control of TASSPL. There is also no doubt that the TASSPL had to abide and facilitate itself and was constrained to put the container in the CCTPL premises as part of the statutory investigation. However, it has to be borne in mind that there is no justification for ignoring the fact that both CCTPL and DRI are separate legal and financial entities and as such CCTPL cannot stand responsible for acts of commission/ omission, if any, of other arms of the Government. As has been argued by the CCTPL, the container in reference continues to occupy revenue earning space inside the CCTPL premises and that being so, the CCTPL is justified in demanding storage charges.

- (xi) The TASSPL in its submissions has also stated that as per Section 2 (o) (i) of the MPT Act, 'owner in relation to goods, includes any consignor, consignee, shipper or agent for the sale, custody, loading or unloading of such goods. Thus, the TASSPL is of the view that as per the said definition, the Carrier/ Line will not come within the definition of 'Owner' in relation to the goods and as such they cannot be held liable for the storage charges on the cargo undergoing confiscation proceedings. In this regard, it is noted that though the cargo inside the container was confiscated, the container continued to occupy the CCTPL premises, for which the CCTPL is authorized to levy the storage charges as per its Scale of Rates, on the Container so occupying its premises.
- (xii) The TASSPL as well as CCTPL have referred to few of the Orders/ Judgments passed by the Hon'ble Supreme Court in some matters. In this connection, it is to state that the facts of the case as referred in the abovesaid various Orders/ Judgments passed by the Hon'ble Supreme Court are not found to be similar to the facts of the present case in reference. However, reference is drawn to an Order dated 12 August 2002 passed by this Authority, which has been notified in the Gazette of India on 27 August 2002 vide Gazette no. 171, vide which this Authority has dealt with a representation received from M/s. Redeagle Maritime Services (I) Private Limited (RMSPL) about waiver of demurrage charges raised by the Syama Prasad Mookherjee Port (SPMP) [erstwhile Kolkata Port Trust (KOPT)] in respect of a container detained by the Kolkata Customs Authority (KCA). Vide the said Order, this Authority had rejected the representation of RMSPL for waiver of demurrage charges raised by SPMP for the period of detention of their container by the Customs, for the following reasons. The extracts from para 8 of the Order bringing out the reasons are reproduced below:
- “(iii). ..... The KOPT Scale of Rates prescribes levy of demurrage charges on container and cargo separately on expiry of the stipulated free period. The SOR does not specify any exemption from these charges on account of detention by the Customs. That being so, the action of the KOPT in demanding demurrage charges on the container as well as the containerised cargo for the period of the laden container occupied the Port Trust's yard is not outside the scope of the existing Scale of Rates; and, therefore, it cannot be called as a wrong application of the Scale of Rates.
- (vii) ..... Even if the KOPT and the Customs are seen to be instrumentalities of the same Government, there is no justification for ignoring the fact that they are separate legal and financial entities. It is noteworthy that a port trust is a self-financing organisation and it cannot stand responsible for acts of commission/omission of other arms of the Govt. As has been argued by the KOPT, the container in reference continues to occupy revenue earning space inside the port premises during the period of its detention. That being so, the KOPT is justified in demanding storage charges for that period.

*The KOPT has cited an order passed by the Supreme Court in a case relating to the International Airports Authority of India to justify its action to levy storage charges even during the period of detention of container/cargo by other statutory agencies. Irrespective of the Supreme Court decision, as has already been pointed out, the principle followed by this Authority is that users are not to be made responsible for delays caused by the port. In this case, it has only been argued that the delay was caused not due to the fault of the Applicant; but, it is not established that it was due to the fault of the port. That being so, there is no merit*

*in the request of the Applicant for refund of the storage charges collected by the KOPT for the period of detention of his container by the Customs.*

- (viii) *In the light of the analysis given in the preceding paragraphs, it is not necessary at this juncture to make any amendments to the existing Scale of Rates with reference to demurrage on container and cargo detained by the Customs.*
- (ix) *The prayer is for waiver of demurrage charges for the period from 29 February 2000 to 13 December 2001. The Applicant has, however, made repeated requests that his case is to be decided on a priority basis since demurrage charges are accruing even now. This appears to be a request made to sensationalise the issue since the Customs have allowed on 13 December 2001 transshipment of the container. The Applicant cannot take a reasonable stand that he will clear the container only if the demurrage accrued is waived or ordered to be waived. In the absence of any interim order, it should have been for the Applicant to shift the container from the port premises even if it would have required remittance of payment to the KOPT under protest or subject to final outcome of this case. It is noteworthy that this Authority has not rendered any advice to the Applicant to keep the container in the KOPT premises beyond 13 December 2001 till settlement of this case.”*
- (xiii) The CHPT submitted at the joint hearing held on 1 December 2020 that the CCTPL has to pay revenue share as per the terms and conditions of the Concession Agreement and any concession/ waiver granted by the CCTPL cannot be waived as per the terms and conditions of the conditions of the Concession Agreement. The CCTPL does not agree to consider any waiver in storage charges if the CHPT does not agree to waive the revenue share. Article 5.02 of the Concession Agreement entered between CCTPL and CHPT stipulates that the percentage of gross revenue earned from operations of the container terminal by levy of tariff shall be shared with the Licensor (CHPT) by the Licensee (CCTPL) shall be 37.128%. The Licensee shall pay the Licensor 37.128% of all revenue earned from operations, storage or in any other form recovered/ charged from users. Any discounting or rebating in tariff shall not affect the amount of revenue share payable by Licensee which shall be calculated on the basis of the amount fixed by the Tariff Authority for Major Ports or the actual tariff recovered/ charged for the actual throughput whichever is higher whether or not Licensee is able to recover it or not. The TASSPL is liable to pay storage charges to the CCTPL as per the rates of storage charges prescribed in the Scale of Rates of CCTPL on the container in reference upto 26 October 2009 after admissible free dwell time (storage) period which shall commence from the time container entered the CCTPL terminal in February 2007. Since the storage charges shall cease to apply from 27 October 2009, as per the provision in the Scale of Rates, Article 5.02 shall not apply for the period from 27 October 2009 till the date the container is removed from the CCTPL premises.

13.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority disposes of the Representation dated 16 June 2011 filed by the TASSPL in the following manner:

- (i) The TASSPL is liable to pay storage charges to the CCTPL as per the rates of storage charges prescribed in the Scale of Rates of CCTPL on the container bearing No.RWAU2408198 upto 26 October 2009 after admissible free dwell-time (storage) period which shall commence from the time container entered the terminal in February 2007 for export.

- (ii) The storage charges shall cease to apply from 27 October 2009 till the date the container is removed from the CCTPL premises.
- (iii) The CHPT is entitled for revenue share at the applicable percentage as per the License Agreement entered between the CCTPL and CHPT from the revenue earned from the storage charges on the container bearing No.RWAU2408198 leviable upto 26 October 2009.
- (iv) Since storage charges shall cease to apply on the container in reference from 27 October 2009 as per the provision in the Scale of Rates, CCTPL is not liable to pay revenue share to CHPT for the container in reference from 27 October 2009 till the container is removed from the CCTPL premises as CCTPL is not entitled revenue from storage of containers from 27 October 2009.

13.2. The Appeal dated 16 June 2011 filed by the TASSPL stands disposed.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./21/2021-22]